

ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

Т О М

4

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

Т О М Е

4

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

T O M E

4

EDITION DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE
GALATZ 1951

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 4

Quatrième session

tenue à Galatz,

du 24 mai au 3 juin 1951

(Procès-verbaux No. 28—33)

S O M M A I R E

	Pages
LISTE DES DELEGATIONS	195
PROCES-VERBAL No. 28 Ouverture de la session — Ordre du jour	199
(Séance du 23 mai 1951)	
PROCES-VERBAL No. 29 Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — Rapport du Groupe de travail concernant le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	213
(Séance du 25 mai 1951)	
PROCES-VERBAL No. 30 Discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube article par article	227
(Séance du 31 mai 1951)	
PROCES-VERBAL No. 31 Discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube article par article	237
(Séance du matin du 2 juin 1951)	
PROCES-VERBAL No. 32 Discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube article par article — Projet des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube	253
(Séance du soir du 2 juin 1951)	
PROCES-VERBAL No. 33 Projet des Règles de la surveillance fluviale — Taxes de navigation et taxes particulières sur le Danube — Confirmation des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube — Ordre du jour et date de la convocation de la Vème session de la Commission du Danube — Clôture de la session	271
(Séance du 3 juin 1951)	
ANNEXES	279
I. RAPPORTS	281
Rapport sur les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 4/23 + CD/GT 2	283
Rapport du Président du Groupe de travail de la Commission du Danube sur le résultat des discussions du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 4/24	291
Rapport sur les taxes de navigation et taxes particulières sur le Danube — CD/ScS 4/27	297
II. DECISIONS	301
Ordre du jour de la IVème session de la Commission du Danube — CD/SES 4/3	303

	Pages
Décision concernant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 4/16	304
Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 4/22	305
Décision concernant les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube — CD/SES 4/17	338
Décision concernant les taxes particulières sur le Danube — CD/SES 4/18	339
Décision concernant la confirmation de la nomination des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube — CD/SES 4/19	340
Décision concernant l'ordre du jour préliminaire de la Vème session de la Commission du Danube — CD/SES 4/20	341
III. PROJETS, AMENDEMENTS ET PRECISIONS REDACTIONNELLES	343
Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (présenté par le Secrétaire) — CD/GT 1	343
Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (après la discussion dans le Groupe de travail) — CD/SES 4/21	346
Amendements de la Délégation tchécoslovaque au projet des Dispositions fondamentales — CD/GT 6	347
Amendements de la Délégation bulgare au projet des Dispositions fondamentales — CD/GT 7	348
Amendements de la Délégation hongroise au projet des Dispositions fondamentales — CD/GT 8	349
Amendements de la Délégation roumaine au projet des Dispositions fondamentales — CD/GT 9	350
Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Dispositions fondamentales — CD/GT 10	351
Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Dispositions fondamentales — CD/GT 11	360
Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 59 du projet des Dispositions fondamentales — CD/SES 4/9	362
Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 69 du projet des Dispositions fondamentales — CD/SES 4/7	363
Amendement de la Délégation tchécoslovaque à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales — CD/SES 4/10	364
Précisions rédactionnelles à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales — CD/SES 4/10a	365
Amendement de la Délégation soviétique à l'art. 79 du projet des Dispositions fondamentales — CD/SES 4/8	366
Amendement de la Délégation hongroise à l'art. 81 du projet des Dispositions fondamentales — CD/SES 4/11	367
Précisions rédactionnelles au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 4/30	368
IV. INDEX DES PROCES-VERBAUX DES SESSIONS DE LA COMMISSION DU DANUBE	369

COMMISSION DU DANUBE
Quatrième session

LISTE DES DELEGATIONS
des pays danubiens à la quatrième session
de la Commission du Danube

Délégation Bulgare

- | | |
|--|--|
| Christo Atanasov Manolov | — Représentant de la RPB dans la Commission du Danube |
| Baju Kolev Baiev | — Suppléant du Représentant de la RPB dans la Commission du Danube |
| Tonco Ivanov Stoilov | — Expert |
| Ing. Constantin Sotirov Tzatzov | — Expert |

Délégation hongroise

- | | |
|----------------------|--|
| Dr. Endre Sik | — Représentant de la RPH dans la Commission du Danube |
| Gyula Némethi | — Suppléant du Représentant de la RPH dans la Commission du Danube |
| Pál Déri | — Délégué |
| Dezső Enökl | — Délégué |

Délégation roumaine

- | | |
|------------------------------|--|
| Grigore Preotcusa | — Représentant de la RPR dans la Commission du Danube |
| Adrian Iosipescu | — Suppléant du Représentant dans la Commission du Danube |
| Basil Șerban | — Expert |
| Gheorghe Giurgea | — Expert |
| Ing. Mircea Marinescu | — Expert |
| Zaharia Negulescu | — Expert |

Délégation soviétique

- | | |
|------------------------|--|
| Morozov G. N. | — Représentant de l'U.R.S.S. dans la Commission du Danube |
| Kononov I. P. | — Suppléant du Représentant de l'U.R.S.S. dans la Commission du Danube |
| Vasilenco N. S. | — Délégué |
| Gromov P. G. | — Délégué |
| Keilin A. D. | — Expert |
| Mangin V. V. | — Expert |
| Babkina D. I. | — Traductrice |

Délégation tchécoslovaque

- | | |
|-----------------------------|--|
| Ing. Lubomir Linhart | — Représentant de la République Tchécoslovaque dans la Commission du Danube |
| Robert Schmelz | — Suppléant du Représentant de la République Tchécoslovaque dans la Commission du Danube |
| Eugen Malovecky | — Délégué |
| Ing. Svatopluk Hlava | — Délégué |
| Josef Dokoupil | — Délégué |

Délégation yougoslave

Dragoje Djuric

— Représentant de la RPFY dans la Commission
du Danube

Jovan Paunovic

— Suppléant du Représentant de la RPFY dans
la Commission du Danube

Ing. Radovan Dragovic

— Délégué

Milutin Popovic

— Délégué

Dimitrije Hadji-Pavlovic

— Délégué

Aleksandar Antonic

— Délégué

Lubitza Vitalic

— Secrétaire

PROCES-VERBAL No. 28

DE LA QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
Séance tenue à Galatz,
le 23 mai 1951

Président

— M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie

— M. Manolov

Hongrie

— M. Sik

Roumanie

— M. Preoteasa

Tchécoslovaquie

— M. Linhart

U.R.S.S.

— M. Morozov

Yougoslavie

— M. Djuric

La séance est ouverture à 18 heures 25.

M. Preoteasa (Président de la Commission du Danube) :

„Messieurs les Représentants-membres de la Commission du Danube !
Conformément aux décisions prises à la III-ème session, la IV-ème session de la Commission du Danube est convoquée aujourd'hui, le 23 mai 1951.

Tous les Représentants des Etats-membres de la Commission ont répondu par leur présence à cette convocation et je profite de cette occasion pour saluer les nouveaux arrivés.

Je veux souligner l'importance particulière que porte la session présente par les problèmes que la Commission est appelée à débattre et résoudre, problèmes qui figurent à l'ordre du jour préliminaire.

La Commission du Danube, depuis sa création, a fait des progrès dans ses travaux et aujourd'hui approfondissant de plus en plus son activité, elle procède à la solution des problèmes de plus en plus importants.

Tandis que la I-ère et la II-ème session ont dû résoudre en premier lieu les problèmes d'organisation de la Commission, élaborer les Règles de procédure, conformément à la Convention du Danube de 1948, la III-ème session a déjà pu prendre des décisions concernant les travaux pratiques relatifs à la navigation sur le Danube. La présente IV-ème session pose devant elle les problèmes de l'amélioration des conditions de la navigation des bâtiments sur le Danube, afin d'établir les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, d'unifier les Règles de la surveillance fluviale et d'examiner une série d'autres problèmes importants. Nous devons élaborer les Dispositions relatives à la navigation sur le Danube qui intéresseraient les Etats danubiens, les compagnies de navigations, les capitaines, les navigateurs, les timoniers, les armateurs et tous ceux qui ont un rapport quelconque avec la navigation sur le Danube.

D'ici la responsabilité particulière que revient à la Commission du Danube dans les décisions qu'elle doit prendre concernant ces problèmes.

Grâce au grand travail effectué durant des mois par le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube ainsi que par les spécialistes des pays danubiens qui ont pris part à l'élaboration de ces problèmes, nous avons tous les documents nécessaires pour les examiner à la présente session.

Dans le passé, de pareils travaux n'ont point été effectués ou, s'ils ont été effectués, c'était au détriment des intérêts des pays danubiens, au temps, où c'étaient les pachas et les lords qui s'occupaient des questions du Danube.

Nous avons fait un pas historique en avant, grâce à l'aide désintéressée de l'Union Soviétique, et nous en ressentons le progrès dans toute notre vie, y compris dans l'activité de la Commission du Danube.

Permettez moi d'exprimer l'espoir que la IV-ème session obtiendra les meilleurs résultats dans ses travaux relatifs au développement de la navigation sur le Danube, en conformité avec les intérêts et les aspirations des peuples danubiens.

Conformément aux Règles de procédure et aux décisions de la III-ème session, cette session a été précédée par la convocation du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a la mission de faciliter le travail de la Commission en ce qui concerne l'établissement des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et l'unification des Règles de la surveillance fluviale. Les résultats de son activité auront une importance positive dans les travaux de la présente session.

L'activité de la Commission du Danube continue dans l'esprit de la Convention de 1948 qui a été le résultat de la lutte démocratique et anti-impérialiste de nos peuples.

Permettez-moi de souhaiter à vous tous, Messieurs les membres de la Commission, d'obtenir les meilleurs résultats dans les travaux qui vous incombent.

Je déclare la IV-ème session de la Commission du Danube ouverte."

Le Président prie le Secrétaire de la Commission de donner lecture de l'ordre du jour préliminaire de la IV-ème session.

M. Morozov (Secrétaire de la Commission) dit dans son discours que l'ordre du jour à titre d'orientation qui a été pris à la III-ème session de la Commission du Danube est à présent, conformément aux Règles de procédure, proposé à l'examen de la IV-ème session.

L'ordre du jour comprend cinq problèmes :

1. Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ;
2. Projet des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube ;
3. Les droits de navigation et les taxes particulières sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948) ;
4. Confirmation des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube ;
5. Ordre du jour et date de la convocation de la V-ème session de la Commission du Danube — (CD/SES 4/1).

Le Président déclare que jusqu'à présent n'ayant obtenu aucune autre proposition concernant l'ordre du jour et s'il n'y a pas d'objections, celui-ci peut être considéré comme définitif.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale, élaboré par le Secrétariat de la Commission du Danube, n'a pas été reçu par la Délégation yougoslave en temps utile. Il est nécessaire que chaque délégation ait la possibilité de discuter à fond le projet de ces règles et, en cas de besoin, de demander l'avis des autorités compétentes de son pays afin que, pendant la session, chaque délégation ayant l'opinion de son gouvernement, la Commission puisse résoudre

définitivement la question relative à ces règles. Tout de même, on n'a pas agi de cette manière bien que le Secrétariat eût préparé le projet de ces règles se servant sans doute des données de toutes les délégations y compris la Délégation yougoslave. Il fallait envoyer les projets, en temps utile, à toutes les délégations mais on ne l'a pas fait et la Délégation yougoslave a reçu ce projet seulement le 20 mai 1951. La Délégation yougoslave estime, pour des raisons déjà citées, qu'il faudrait donner à chaque délégation un temps nécessaire pour l'examen de ce projet en vue de présenter au Secrétariat et aux autres organisations ses observations. Par un pareil échange d'opinions et d'expérience, les délégations pourraient faciliter et améliorer leur travail.

Voilà pourquoi la Délégation yougoslave propose de remettre la deuxième question de l'ordre du jour à la discussion de la V-ème session de la Commission du Danube. D'autant plus que les matériaux qui doivent être inclus dans les Règles de la surveillance fluviale, se trouvent déjà dans les règles présentées par tous les Etats danubiens. La Délégation yougoslave fait une proposition concrète pour que les règles mentionnées soient discutées et acceptées à la V-ème session de la Commission du Danube.

Dans ce but la Délégation yougoslave présente son projet de résolution — (CD/SES 4/4).

M. Morozov (U.R.S.S.) remarque que les Règles de procédure donnent le droit de changer l'ordre du jour d'orientation, de le compléter par de nouveaux problèmes ou y insérer des amendements. Mais ayant d'aborder cette procédure, de changer ou compléter par de nouveaux problèmes l'ordre du jour d'orientation déjà pris à la III-ème session, la Délégation soviétique fait une proposition d'accepter cet ordre du jour comme base et ensuite d'aborder la discussion point par point et, lors de la discussion du deuxième point, revenir à la discussion de la proposition présentée par la Délégation yougoslave.

Le Président met aux voix la proposition d'insérer dans l'ordre du jour définitif le point 1 de l'ordre du jour préliminaire „Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube“.

La proposition est acceptée à l'unanimité.

Le Président met aux voix le point 2 de l'ordre du jour préliminaire „Projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube“.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit qu'avant de passer au vote sur ce point, il voudrait faire quelques observations au sujet de la proposition de la Délégation yougoslave concernant le point 2 de l'ordre du jour. La Délégation yougoslave pour rejeter ce point de l'ordre du jour présente comme raison principale le prétexte qu'elle a reçu trop tard le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, élaboré par le Secrétariat de la Commission du Danube. Comme on le sait, le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale indiqué a été préparé se basant sur l'étude minutieuse de tous les documents envoyés à la Commission par les Etats danubiens. Ce point est conforme au plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1951. Comme résultat du travail effectué on a préparé le projet des Règles de la surveil-

rance fluviale dont on a entendu le rapport dans le Groupe de travail. Cette question a été insérée à l'ordre du jour préliminaire de même, en décembre 1950 à la troisième session, afin d'être examinée au mois de mai 1951 à la IV-ème session. C'est-à-dire qu'il y a longtemps que nous sommes informés de cette question. En ce qui concerne le prétexte que le Secrétariat est obligé d'envoyer le projet beaucoup avant le commencement de la session, les Règles de procédure de la Commission ne parlent point qu'on puisse demander ceci au Secrétariat de la Commission.

Par conséquent, il ne serait pas juste d'ajourner cette question à l'examen de la V-ème session et de ne la point discuter à la IV-ème session, car ce fait serait contradictoire à la résolution qui à la III-ème session a été déjà acceptée, il y a six mois.

M. Morozov fait la proposition de garder le point 2 de l'ordre du jour préliminaire, de l'accepter dans l'ordre du jour définitif de la IV-ème session et de procéder à sa discussion à la présente session. Mais l'adoption de ce point de l'ordre du jour ne prédétermine pas la solution de la question dans son fond ; si cela est nécessaire, MM. les membres de la Commission peuvent continuer l'examen de cette question à la session suivante, si la Commission le désire et si MM. les membres de la Commission trouvent que la question n'a pas été suffisamment étudiée par les gouvernements des Etats représentés dans la Commission.

En somme, la Délégation soviétique soutient la proposition de garder le point 2 de l'ordre du jour et propose de l'accepter comme définitif afin de le discuter à la IV-ème session.

Le Président met aux voix les deux propositions présentées :

1. Insérer à l'ordre du jour définitif le point 2 de l'ordre du jour préliminaire (la proposition faite par le Président de la Commission au commencement de la séance) ;

2. Ne pas inclure le point 2 de l'ordre du jour préliminaire dans l'ordre du jour définitif de la IV-ème session et le remettre à la discussion de la V-ème session (proposition faite par le Représentant de Yougoslavie).

M. Djuric (Yougoslavie) dit qu'avant le vote de l'ordre du jour préliminaire il a fait une proposition formelle pour que le point 2 de l'ordre du jour préliminaire soit remis à la session suivante. C'est pourquoi, conformément aux Règles de procédure de la Commission, il considère que le Président doit mettre au vote la question concernant l'ajournement de l'examen du point 2 de l'ordre du jour préliminaire et si seulement cette résolution est rejetée, de procéder au vote du point 2 de l'ordre du jour.

Le Président déclare qu'il lui est égal si on commence par voter la proposition de la Délégation yougoslave et ensuite la sienne. Mais, conformément aux Règles de procédure, étant donné que sa proposition était la première (avant lui il n'y avait pas une seule proposition) il ne veut point donner la priorité à la proposition de la Délégation yougoslave.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que le Président a tort en ce qui concerne que c'est lui qui a fait une proposition le premier, car cette proposition a été faite par le Secrétaire de la Commission et elle est le résultat de la décision de la III-ème session, et que la résolution de la Délégation yougo-

slave a été présentée formellement avant que l'on eût procédé à la discussion de l'ordre du jour préliminaire.

M. Djuric déclare qu'il est obligé de constater à nouveau que la discussion des arguments manque de logique et qu'on les accepte par la force mécanique.

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare qu'il ne faudrait pas parler dans la Commission du Danube d'une application des forces mécaniques étant donné que chacun des Représentants a les mêmes droits égaux, conformément à la Convention de 1948 qui défend les intérêts et les droits des Etats danubiens qui s'y trouvent exposés d'une manière détaillée. Selon mon avis, dit M. Morozov, il s'agit d'une proposition pas trop claire de la Délégation yougoslave relative au projet des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube. On sait qu'à la précédente III-ème session de la Commission du Danube la Délégation yougoslave n'était pas contre ce point de l'ordre du jour, au contraire, elle a voté pour lui au cours du vote de l'ordre du jour point par point et dans son ensemble.

Par conséquent, il est impossible de savoir par quoi est provoquée la proposition de M. Djuric d'exclure cette question de l'ordre du jour de la IV-ème session. Nous avons devant nous l'ordre du jour d'orientation où il y a le point relatif aux Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube. Ceci est en premier lieu.

Deuxièmement, nous avons devant nous le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1951 où on charge le Secrétariat et les Services de la Commission de préparer le projet des Règles de la surveillance fluviale.

Et troisièmement, nous avons devant nous le document même — projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale sur le Danube. Donc, tout ce qui est nécessaire pour l'examen de la question à la présente session, est préparé et fait en stricte conformité avec les Règles de procédure de la Commission du Danube, en conformité avec les décisions des sessions précédentes comme il résulte justement de la Convention.

M. Djuric (Yougoslavie) prie qu'on permette, avant de procéder au vote du point 2 de l'ordre du jour, de donner lecture de la résolution yougoslave afin que les membres des délégations au cours du vote sachent de quoi il s'agit et que l'acceptation de la résolution yougoslave soit dans l'intérêt des Etats qu'ils représentent ici.

On donne lecture de la résolution yougoslave :

P R O J E T

DE RESOLUTION DE LA QUATRIEME SESSION ORDINAIRE DE LA COMMISSION DU DANUBE

„La Commission du Danube décide que l'examen du projet des Dispositions fondamentales relatives à la surveillance fluviale soit ajourné à la V-ème session ordinaire.

La Commission du Danube a pris cette décision dans l'intention de donner la possibilité aux organes compétents des Etats-membres de la Commission de prendre connaissance des propositions faites et de permettre

au Groupe de travail d'approfondir ces propositions entre les deux sessions.

Dans ce but, la Commission du Danube décide que :

Jusqu'au 15 septembre 1951, les délégations des Etats-membres de la Commission fassent parvenir, par écrit, leurs observations au projet des Dispositions fondamentales relatives à la surveillance fluviale, élaboré par le Secrétariat de la Commission ;

Jusqu'au 1-er octobre, le Secrétariat de la Commission du Danube transmette à chaque délégation les observations faites par les autres délégations des Etats-membres aux fins d'un échange utile d'expérience ;

Au moins 10 jours avant l'ouverture de la V-ème session ordinaire, soit convoqué le Groupe de travail qui doit élaborer le projet définitif des Dispositions fondamentales relatives à la surveillance fluviale, en tenant compte des observations faites par les délégations de tous les Etats-membres."

Le Président remarque qu'il voudrait souligner encore une fois, avant de passer au vote de l'insertion du point 2 de l'ordre du jour préliminaire à l'ordre du jour définitif, qu'il se guide selon les Règles de procédure. Dans le projet de résolution yougoslave, au cours de la résolution de la question relative au point 2 se trouve la question non pas de ce qu'il faut ou non insérer ce point à l'ordre du jour définitif mais de ce qu'il est désirable d'ajourner l'examen de cette question, on propose dans cette résolution de convoquer le Groupe de travail ce qui n'a rien de commun avec l'acceptation de ce point de l'ordre du jour ; c'est pourquoi le Président propose de passer au vote du point 2 de l'ordre du jour.

Le Président met aux voix la question relative à l'insertion du point 2 de l'ordre du jour préliminaire dans l'ordre du jour définitif de la session.

La proposition est acceptée par cinq voix contre une.

Le Président met aux voix la question relative à l'insertion du point 3 de l'ordre du jour préliminaire dans l'ordre du jour définitif de la session.

M. Djuric (Yougoslavie) rappelle qu'il y a une résolution proposée par la Délégation yougoslave.

Le Président déclare que si la Délégation yougoslave insiste, il met aux voix le projet de résolution yougoslave.

M. Djuric (Yougoslavie) insiste sur le vote de la résolution yougoslave.

M. Morozov (U.R.S.S.) indique que dans la résolution présentée par la Délégation yougoslave il y a l'expression „Dispositions fondamentales“ relatives à la surveillance fluviale. A notre avis, cette expression n'est pas juste. Le point „g“ de l'art. 8 de la Convention dit que l'unification des règles de la surveillance fluviale entre dans les attributions de la Commission, et l'art. 26 de la Convention dit que la Commission effectue l'unification des règles de la surveillance fluviale. Il ne s'agit pas ici des „Dispositions fondamentales“ ; l'expression „Dispositions fondamentales“ se rapporte à l'art. 8, point „f“ où il s'agit des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage. C'est pourquoi au fond, si ce n'est pas une faute rédactionnelle dans la résolution de la Délégation yougoslave ou une faute à la suite de la traduction, cette résolution est inacceptable à ce point de vue. Admettons que cela soit une faute, continue *M. Morozov*, mais je veux dire quelques paro-

les concernant le fond de la résolution. La résolution propose de rapporter le problème relatif aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube à la V-ème session, tandis que cette question est bien préparée pour être examinée à la IV-ème session afin que les membres de la Commission du Danube et les gouvernements qu'ils représentent dans la Commission, puissent en prendre connaissance et les examiner. Voilà pourquoi on peut examiner cette question au point 2 de l'ordre du jour justement au sujet de l'examen de la question même. La résolution nous propose un nouvel ordre de procédure concernant la préparation des questions à examiner pendant la session, à savoir, d'envoyer les observations concernant le projet à l'examen, préliminaire de tous les pays danubiens-membres de la Commission.

Il me semble, dit M. Morozov, que nous n'avons pas le droit d'accepter une telle décision qui obligerait les Etats représentés dans la Commission d'envoyer leurs propositions aux autres Etats. Selon mon avis, c'est un droit souverain de l'Etat qui a élaboré les documents et, quant à mon opinion, le Secrétariat de la Commission aurait tort si nous nous permettions une pareille pratique. Nous nous réunissons à la session de la Commission du Danube justement afin de pouvoir faire un échange de vues et prendre la décision respective. Je ne sais pas dans quelles institutions internationales, semblables à la Commission du Danube, existe une telle pratique.

Ensuite, je ne comprends pas pourquoi nous devons même à la présente session ignorer l'examen des questions que nous avons déjà acceptées et que les Services de la Commission ont préparées, conformément aux indications de la Commission, données par nous à l'appareil de la Commission pendant la II-ème et la III-ème session. C'est pourquoi la Délégation soviétique considère bien juste de voter pour la proposition afin de maintenir à l'ordre du jour définitif de la IV-ème session le point 2 de l'ordre du jour préliminaire.

Tenant compte de tout cela et se basant sur tout ce qui a été dit, la Délégation soviétique ne soutient pas la résolution yougoslave.

M. Sik (Hongrie) dit qu'il veut se prononcer au sujet de l'ordre du vote. Il est contre le vote de cette résolution à ce moment, ainsi qu'il est contre le vote de cette résolution après l'acceptation de l'ordre du jour. A l'ordre du jour préliminaire il y a la question concernant le projet des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube. D'ailleurs, ce point ne se trouve pas seulement à l'ordre du jour préliminaire, ce point est déjà adopté. La résolution présentée par la Délégation yougoslave se rapporte évidemment à ce point. C'est pourquoi, selon son avis, il y aurait une seule décision logique, celle d'ajourner la discussion concernant cette résolution jusqu'au moment où l'on discutera le point 2 de l'ordre du jour. Au sujet de cette question M. Sik ne se prononce pas à ce moment et il se laisse le droit d'intervenir lors de la discussion de la résolution concernant le point 2 de l'ordre du jour.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) dit que la Délégation tchécoslovaque considère que le point de vue du Représentant de Yougoslavie n'est pas tout à fait juste et il n'est pas conforme aux Règles de procédure de la Commission.

A la séance d'aujourd'hui, on discute l'ordre du jour et non pas le projet des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube. C'est pourquoi la résolution au point 2 n'a rien de commun avec la discussion concernant le point 2 de l'ordre du jour et elle doit être discutée à la séance où la question relative au projet des Règles de la surveillance fluviale sera posée.

Cela touche la question du point 2 de l'ordre du jour et la proposition de la Délégation yougoslave. Quant à l'ordre du jour même, on l'a accepté à la III-ème session de la Commission et tout le monde le connaît dans sa forme préliminaire.

Outre cela, toutes les délégations ont reçu la dépêche du Secrétariat de la Commission où on a annoncé que tenant compte de l'absence d'autres propositions l'ordre du jour préliminaire adopté à la III-ème session sera soumis à l'approbation de la IV-ème session.

Donc, l'ordre du jour préliminaire était connu par tout le monde.

Le Président a proposé cet ordre du jour dans son discours à la séance de la session et il faut considérer sa proposition comme étant la première, et il est juste qu'il ait demandé le vote du point 2 de l'ordre du jour.

La proposition yougoslave a été faite plus tard, c'est pourquoi, conformément aux Règles de procédure (l'art. 24), le vote a lieu selon l'ordre dans lequel les propositions ont été présentées.

En même temps, M. Linhart fait une prière au Représentant de la Délégation yougoslave afin qu'il ne parle pas dans ses interventions au nom des autres délégations et en particulier de la Délégation tchécoslovaque et qu'il ne s'assume pas des conjectures et des suppositions en ce qui concerne la Délégation et le Gouvernement tchécoslovaques.

En conclusion, M. Linhart propose de procéder au vote de l'ordre du jour.

M. Manolov (Bulgarie) dit que le Secrétaire de la Commission M. Morozov par son intervention a rappelé à tous les Règles de procédure en rapport avec la proposition de la Délégation yougoslave, c'est-à-dire que cette proposition est en contradiction avec l'esprit des Règles de procédure. Ensuite, M. Manolov dit que M. Sik et puis M. Linhart ont expliqué pourquoi la proposition de la Délégation yougoslave n'est pas juste, et déclare que la Délégation bulgare se range à ce qui a été dit par les Représentants de Hongrie et de Tchécoslovaquie et ajoute que le point 2 de l'ordre du jour préliminaire a été accepté à la III-ème session à l'unanimité. Outre cela, l'ordre du jour préliminaire a été communiqué à tous par voie télégraphique et, comme le Secrétaire de la Commission M. Morozov nous a fait connaître, aucune proposition supplémentaire ou objection n'a pas été présentée. Et maintenant, on propose d'examiner la question relative à l'élimination du point 2 de l'ordre du jour. La Délégation bulgare n'est pas d'accord avec cette motion et propose de continuer le travail, en conformité avec l'ordre du jour à titre d'orientation adopté à la IV-ème session.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que, ayant examiné attentivement la résolution présentée par le Représentant yougoslave, nous voyons que la Délégation yougoslave reconnaît l'existence du projet des Règles de la surveillance fluviale et en réalité un tel projet se trouve à notre disposition, nous ayant été distribué par le Secrétariat de la Commission. La Délégation

yougoslave reconnaît comme nécessaire et propose de présenter à la Commission ses amendements à ce projet jusqu'au 1-er septembre a.c. Si l'on prend en considération une telle proposition, le Secrétariat sera obligé d'expédier le projet aux Etats représentés dans la Commission, et comment pouvons nous aujourd'hui en parler à cette séance et adopter la recommandation d'envoyer ce projet et de demander les observations jusqu'au 1-er septembre, si nous n'avons encore ni examiné ni approuvé ce projet, c'est-à-dire si nous ne l'avons pas encore discuté. On nous propose d'expédier ce projet sans l'avoir discuté à la session. C'est pourquoi le Représentant de la Délégation hongroise M. Sik a raison de dire que la résolution donnée se rapporte au point 2 que nous avons déjà accepté dans l'ordre du jour définitif de la IV-ème session. Par conséquent, il faudra alors résoudre la question concernant les propositions figurant dans la résolution de la Délégation yougoslave et il sera possible et rationnel de revenir à son vote, si c'est nécessaire. Il serait prématuré de voter cette résolution en ce moment.

C'est pourquoi la Délégation soviétique est du même avis que M. Sik et si la résolution donnée à la suite de l'insistance de M. Djuric est quand même mise aux voix, la Délégation soviétique s'abstiendra d'accepter cette résolution.

Le Président dit qu'il a proposé de procéder au vote de l'ordre du jour préliminaire afin de fixer l'ordre du jour définitif. Le Représentant de la Délégation yougoslave a demandé d'éliminer le point 2 de l'ordre du jour définitif.

Nous avons procédé au vote de l'ordre du jour suivant les articles. constate M. le Président, lorsque le Représentant de la Délégation yougoslave nous a présenté par écrit le projet de sa résolution.

Il considère comme bien fondées les interventions des Représentants de la Délégation hongroise et des autres délégations qui ont attiré l'attention sur ce que la résolution ne regarde pas le fond de la question et qu'il ne s'agit pas si ce point doit ou ne doit pas être inséré à l'ordre du jour définitif.

Néanmoins, si M. le Représentant de Yougoslavie insiste, M. le Président est d'accord de mettre aux voix sa proposition orale concernant l'élimination du point 2 de l'ordre du jour définitif et, en ce qui concerne sa résolution écrite dans son ensemble, de la discuter lors de l'examen du point 2 de l'ordre du jour définitif.

Comme Représentant de la République Populaire Roumaine il déclare que si à la suite de l'insistance de la Délégation yougoslave, la résolution yougoslave est votée, alors la Délégation roumaine, de même que la Délégation soviétique, ne soutiendra pas la résolution yougoslave en ce qui concerne cette question.

M. Djuric (Yougoslavie) affirme qu'il insiste sur le vote du projet de la résolution présentée par la Délégation yougoslave.

Le Président met aux voix le projet de la résolution yougoslave dont la lecture a été donnée à la séance.

M. Sik (Hongrie) dit que, lorsqu'il a fait la proposition de ne pas mettre au vote la résolution yougoslave, il ne s'est pas prononcé sur le fond de la résolution parce qu'il supposait que sa proposition serait acceptée et

discutée lors de l'examen du point 2. Mais, si la résolution est maintenant votée dans son ensemble, la Délégation hongroise votera contre, parce que les mesures ici proposées ne sont pas justes dans leur fond. Ce projet des Règles de la surveillance fluviale qui sera discuté suivant le point 2 de l'ordre du jour, n'a pas été élaboré tout simplement par le Secrétariat ou par les Services de la Commission, mais on a parlé de la nécessité d'élaborer un tel projet aux sessions précédentes. Le Secrétariat a prié les délégations des pays de lui envoyer les considérations et propositions respectives concernant le projet futur. Autant que l'on sache, ces considérations et matériaux ont été envoyés au Secrétariat entre la II-ème et la III-ème session. Ce projet est une sorte de résumé de toutes les propositions et opinions qui ont été faites. La Délégation hongroise, après avoir reçu ce projet, le trouve tout à fait acceptable pour être discuté.

C'est pourquoi la Délégation hongroise est contre la résolution yougoslave.

Le Président met aux voix le projet de la résolution yougoslave.

La résolution est rejetée par cinq voix, ayant une voix „pour“.

M. Djuric (Yougoslavie) constate qu'il y a une tentative de discuter l'ordre du jour par une méthode antidémocratique. La Délégation yougoslave est forcée par la majorité mécanique des voix à prendre part au travail de la Commission en ce qui concerne les questions qui, sans aucune doute, ne sont pas encore prêtes afin d'être discutées.

M. Djuric souligne que certains arguments des délégués concernant la résolution yougoslave ont eu un caractère exclusivement formel.

M. Morozov a cité un argument contre la résolution yougoslave ayant un caractère purement formel. Une pareille méthode mécanique du vote dans la Commission ne fait que d'appuyer l'opinion de la Délégation yougoslave, à savoir que la Commission du Danube, dès le moment de son établissement, ne sert pas les intérêts des pays danubiens mais elle fonctionne au détriment de ceux-ci et surtout au détriment de la Yougoslavie.

En réponse à l'intervention de M. Linhart, M. Djuric a déclaré qu'il ne parlait jamais au nom des autres délégations mais seulement au nom de la Délégation yougoslave et qu'il ne faisait rien dans ce sens car le point de vue de M. Linhart et des autres Délégués dans cette Commission est absolument claire pour lui, cette ligne est contraire à l'opinion de la Délégation yougoslave et aux méthodes qu'il faudrait employer afin de défendre les intérêts de son Etat. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave ne fait rien de pareil et parle seulement au nom de son gouvernement.

Le Président dit qu'il ne veut pas arrêter longtemps l'attention de la Commission sur cette question et remarque que la discussion a été provoquée par la Délégation yougoslave, par son insistance sur ses fautes de procédure.

J'ai pensé, dit M. le Président, qu'elle insiste seulement sur le premier alinéa de sa résolution et qu'en agissant de telle manière elle se tirerait de l'ambarras où elle se trouvait mais sur l'insistance de la Délégation yougoslave j'ai été contraint de mettre sa résolution au vote. Comme Représentant de la République Populaire Roumaine j'ai voté contre.

Le Président met aux voix le point 3 de l'ordre du jour préliminaire „Les droits de navigation et les taxes particulières sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948)“.

M. Djuric (Yougoslavie) prie le Président de donner un renseignement si la question est déjà résolue ou si c'est simplement une information qu'il donne.

Le Président dit qu'il ne comprend pas la question. C'est la Commission qui doit la résoudre et non pas lui.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare qu'il voudrait savoir si le Secrétariat a déjà élaboré les documents à ce sujet ou s'il s'agit seulement d'une information.

M. Morozov (Secrétaire de la Commission) explique que l'ordre du jour préliminaire est distribué à tous les membres de la Commission. Comme il est écrit à la décision de la III-ème session, le rapport est proposé à la IV-ème session et il est déjà distribué aux membres de la Commission. On sait qu'il est sous forme d'un rapport qui informe de la situation des taxes sur le Danube, dans le cadre de la Convention de 1948. Aucun autre document non-distribué aux membres de la Commission n'existe pas.

Le Président met aux voix le point 3 de l'ordre du jour.

Le point 3 est accepté par cinq voix et une abstention (Yougoslavie).

✱ *Le Président* met aux voix le point 4 de l'ordre du jour.

Le point 4 est accepté à l'unanimité.

Le Président met aux voix le point 5 de l'ordre du jour.

Le point 5 est accepté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'ordre du jour de la IV-ème session de la CD, dans son ensemble.

L'ordre du jour de la IV-ème session est accepté par cinq voix et une abstention (Yougoslavie) — (CD/SES 4/3).

Le Président propose d'établir le règlement du travail de la Commission : la séance du matin commence à 10 heures et continue jusqu'à 14 heures avec un intervalle de 15 minutes ; la séance du soir commence à 18 heures et continue jusqu'à 22 heures ayant aussi un intervalle de 15 minutes.

Tenant compte d'un grand nombre d'amendements relatifs au projet et pour faciliter le travail de la session, des séances préliminaires du Groupe de travail sont organisées pour le point 1 de l'ordre du jour.

Il y a une proposition pour fixer la séance suivante de la session pour vendredi, le 25 mai 1951 à 10 heures.

Vu que MM. les membres de la Commission ont témoigné leur désir d'assister à toutes les séances du Groupe de travail, tenant compte de l'importance de la question, les séances de la session et du Groupe de travail auront lieu tour à tour.

La séance est levée à 20 heures 35.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL No. 29

DE LA QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
Séance tenue à Galatz,
le 25 mai 1951

Président

— M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie

— M. Manolov

Hongrie

— M. Sik

Roumanie

— M. Preoteasa

Tchécoslovaquie

— M. Linhart

U.R.S.S.

— M. Morozov

Yougoslavie

— M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures.

Le Président ouvre la séance de la Commission et propose de passer à la discussion du point 1 de l'ordre du jour „Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube“.

Le Président déclare que prenant en considération qu'on a distribué à temps à tous les membres de la Commission les documents concernant le point 1 de l'ordre du jour et que tous en ont suffisamment pris connaissance, il prie M. Manolov, Président du Groupe de travail, de faire savoir à la session les résultats de l'examen du projet discuté dans le Groupe de travail. D'autres propositions n'ayant pas été présentées, le Président donne la parole à M. Manolov.

M. Manolov (Président du Groupe de travail) : ‘)

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Comme on sait, le Groupe de travail a été convoqué par le Président et par le Secrétaire de la Commission, conformément à l'indication de la III-ème session.

Le Groupe de travail a commencé son activité le 21 mai a. c., ayant en vue la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et du projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale afin de les préparer à l'examen de la IV-ème session.

Six séances ont eu lieu pendant les premiers quatre jours de l'activité du Groupe de travail.

Aux travaux du Groupe de travail prennent part tous les membres de la Commission du Danube et les experts chargés par eux ainsi que les fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services de la Commission.

Au total 37 personnes prennent part aux travaux du Groupe de travail.

Jusqu'au 24 mai a. c., le Groupe de travail a écouté le Rapport du Chef de la Section du service hydrométéorologique et du service de navigation de la Commission du Danube M. Iunkevic, concernant le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — (CD/SES 4/23+CD/GT/2), on a écouté aussi le rapport du Chef de la Section de la surveillance fluviale M. Kandeov, concernant le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale sur le Danube, et un échange général d'opinions concernant le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube en entier a eu lieu.

A la suite de la discussion du projet des Dispositions fondamentales au

1) CD/SES 4/29

sein du Groupe de travail article par article, 39 articles et 9 paragraphes de l'Annexe en entier ont été mis d'accord, c'est-à-dire toutes les délégations. membres du Groupe de travail ont reconnu ces articles du projet parfaitement préparés afin d'être examinés à la session.

45 articles du projet et 2 paragraphes de l'Annexe au projet des Dispositions fondamentales jusqu'à présent ne sont pas mis d'accord.

70 amendements ont été présentés aux 45 articles du projet mentionnés ci-dessus et aux 2 paragraphes de l'Annexe du projet des Dispositions fondamentales de la part des Délégations : bulgare —5, hongroise —4, roumaine —1, tchécoslovaque —9 et yougoslave —51.

La liste des articles mis d'accord et non mis d'accord avec les amendements présentés se trouve dans le document CD/GT/13.

Quant aux amendements eux-mêmes, ils sont enregistrés d'une manière appropriée et se trouvent entre les mains de tous les membres de la Commission.

Le Groupe de travail a en vue de consacrer ses séances suivantes à la discussion des articles et des amendements qui ont été présentés et qui ne sont pas mis d'accord."

Le Président considère comme utile pour le travail ultérieur du Groupe de travail que MM. les membres de la Commission échangent leurs opinions en ce qui concerne le rapport de M. Manolov sur l'activité du Groupe de travail.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) constate que l'information de M. Manolov donne l'image complète sur l'activité du Groupe de travail. Grâce à ce travail, la moitié des articles du projet ont été mis d'accord tandis que pour une partie des articles on a reçu des amendements qui maintenant sont en train d'être examinés. Nous avons entendu le rapport de M. Iunkovic à la première séance du Groupe de travail en ce qui concerne le projet des Dispositions fondamentales dans leur ensemble et tous les délégués ont exprimé leur avis concernant ce rapport.

Ensuite, M. Linhart approuve la proposition de M. Manolov de continuer les séances du Groupe de travail et par la suite de consacrer le travail de ce Groupe à la discussion sur les 45 articles auxquels des amendements ont été présentés. Les autres 39 articles du projet ont été terminés à la suite de la discussion qui a eu lieu dans le Groupe de travail et peuvent être considérés comme définitivement mis d'accord. De même, les annexes au projet sont mises d'accord exception faite de deux paragraphes.

Tenant compte du grand travail effectué par le Groupe de travail, dit M. Linhart, nous avons toutes les raisons de remercier pour les résultats de son activité et de la reconnaître comme positive. Il serait désirable d'ajourner la séance prochaine de la Commission jusqu'à l'achèvement de l'activité du Groupe de travail afin de discuter tous les articles avec les amendements et d'en fixer le point de vue définitif.

Le Président à l'occasion du rapport de M. Manolov reconnaît que le tableau de travail effectué dans le Groupe de travail devient à présent plus clair et en qualité de Représentant de la Délégation roumaine il constate que le Groupe de travail porte un grand secours au travail de la Commission

qui, de sa part, doit créer toutes les conditions nécessaires afin que le Groupe de travail puisse continuer son activité avec succès.

M. *Djuric* (Yougoslavie) communique que la Délégation yougoslave de même considère comme utile que le Groupe de travail continue son activité et que la Commission procède à la discussion du projet aussitôt que le Groupe termine son travail.

Une pareille méthode de travail est conforme aux idées de la Délégation yougoslave car ceci donnera la possibilité à toutes les délégations d'étudier minutieusement les amendements.

La Délégation yougoslave s'y intéresse spécialement, continue M. *Djuric*, autant qu'il ressort du rapport de M. *Manolov* que 51 amendements ont été présentés par la Délégation yougoslave, tandis que les autres délégations n'ont apportés que 17 amendements. Par cela la Délégation yougoslave a montré un grand intérêt et désir pour l'étude approfondie de ces articles ayant en vue que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube soient conformes aux intérêts de tous les pays, préparées dans l'esprit des principes établis par la Convention du Danube, pour qu'elles soient en conformité avec les intérêts de la navigation libre sur le Danube et qu'elles respectent la souveraineté et les droits des pays danubiens.

Le Président demande qui veut encore prendre la parole.

M. *Sik* (Hongrie) est complètement d'accord avec l'intervention du Représentant de la République Tchécoslovaque et déclare que sans aucune doute il faut reconnaître l'activité du Groupe de travail comme positive. De même, il est certain que ce travail est à continuer et à achever.

M. *Sik* est d'accord avec M. *Linhart* qu'il n'y a aucun sens de raisonner maintenant le projet en général ayant en vue que tous ont déjà écouté de pareils raisonnements généraux au commencement de l'activité du Groupe de travail avant que l'on eût procédé à la discussion de certains articles du projet. Il soutient de même la proposition de M. *Manolov* concernant la fixation de la séance plénière prochaine de la Commission seulement après l'achèvement de l'activité du Groupe de travail.

M. *Morozov* (U.R.S.S.) déclare qu'ayant entendu l'information donnée par M. *Manolov* concernant les premiers résultats de l'examen du projet discuté dans le Groupe de travail, il devient clair que les résultats de ce travail nous montrent les résultats positifs, et la Délégation soviétique soutient la proposition de M. *Manolov* concernant la continuation de l'activité du Groupe de travail et, outre cela, elle considère comme nécessaire de donner au Groupe de travail toutes les possibilités pour son activité féconde en ce qui concerne l'étude du projet. Cela correspondra aux intérêts concrets du travail de la session courante.

Il serait désirable, dit M. *Morozov*, que tout en étudiant les amendements MM. les experts et les membres du Groupe de travail eussent soin, en même temps, de la rédaction et de la préparation des articles concernant les questions techniques qui exigent particulièrement des précisions spéciales dans leur forme mise d'accord.

Il serait aussi désirable que M. le Président du Groupe de travail

y attirât l'attention des spécialistes et que outre les séances ordinaires, une réunion avec la participation du référendaire et des spécialistes du Secrétariat de la Commission eût lieu.

Le Président donne la parole à M. Djuric.

M. Djuric (Yougoslavie) dit qu'après l'intervention de M. Morozov et de M. Sik qui ont souligné la nécessité de passer à l'examen de toutes les questions à débattre, la Délégation yougoslave est d'avis que le Groupe de travail pouvait donner de meilleurs résultats que ceux qu'il a donnés.

Malgré que la Délégation yougoslave demeure à l'écart des résultats atteints, étant donné qu'elle a fait une expérience amère dans cette Commission, car jusqu'à présent il n'a pas été possible de parvenir à une résolution commune des questions avec toutes les délégations, la Délégation yougoslave fera tout son possible afin d'atteindre des résultats communs dans le travail mais l'activité du Groupe de travail ne donne pas un tel espoir, étant donné que MM. les Délégués au cours de leur travail dans ce Groupe ne font pas assez attention aux amendements yougoslaves. Une telle attitude indifférente, dit M. Djuric, se fait remarquer non seulement de la part des Délégués mais aussi de la part du Secrétariat.

Nous avons pu constater, continue M. Djuric, que les fonctionnaires de la Commission, au lieu de donner seulement une information à la Commission, se sont assumés un rôle et des droits en ce qui concerne les amendements yougoslaves qui ne sont pas conformes aux fonctions et obligations des fonctionnaires de la Commission. Ils oublient qu'ils sont les fonctionnaires d'un organe international. En plus, je voudrais attirer l'attention sur ce que, quand il s'agit des amendements yougoslaves, il s'agit non pas du caractère rédactionnel des amendements mais exclusivement du caractère de principe au sujet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, étant donné que certaines dispositions touchent profondément les droits souverains de petits Etats danubiens et leurs intérêts économiques.

Voilà pourquoi la Délégation yougoslave est obligée de s'abstenir de l'appréciation positive de l'activité accomplie par le Groupe de travail, bien qu'il soit désirable de voir les résultats communs de ce travail.

Le Président donne la parole à M. Sik.

M. Sik (Hongrie) exprime son étonnement au sujet de l'intervention de M. Djuric. M. Sik dit que M. Djuric a bien commencé et mal fini son discours. Il a commencé de ce qu'il veut, soit disant, collaborer, qu'il veut avec tous aborder la solution commune relative au projet et puis il a passé sans aucun fondement à la critique de toute l'activité du Groupe de travail en général et des fonctionnaires du Secrétariat qui ont pris part aux débats.

Avant tout, je dois défendre le Groupe de travail, continue M. Sik, étant donné que M. Djuric a déclaré que l'activité du Groupe de travail pouvait être meilleure et pouvait apporter, en même temps, de meilleurs résultats si les membres du Groupe de travail voulaient envisager autrement les amendements yougoslaves. Ensuite M. Sik constate que toutes les délégations ont elles-mêmes accepté l'ordre suivant lequel les articles avec les amendements respectifs ne doivent pas encore être discutés. Si cet ordre a été pris,

nous ne pouvons pas accuser le Groupe de travail de ce qu'il n'agit pas autrement. L'autre accusation de M. Djuric à l'adresse des fonctionnaires du Secrétariat consistant dans ce qu'ils intervenaient non pas comme des personnes neutres mais qu'ils défendaient le projet élaboré par eux, n'a pas non plus de fondement. Il est bien naturel que la Délégation yougoslave défend ses amendements et on ne peut pas demander qu'elle se prononce contre ses propres amendements. De même, on ne peut pas demander ceci aux auteurs du projet qui ont sans doute raison d'expliquer et de défendre leur projet. Les fonctionnaires du Secrétariat assistent à nos séances justement dans le but de donner les explications nécessaires.

M. Sik souligne que l'accusation apportée par M. Djuric aux participants du Groupe de travail, en ce qu'ils n'ont pas envisagé les amendements yougoslaves d'une manière juste et en ce qu'on a pris une attitude spéciale envers ces amendements, est non-fondée, car tout le monde est témoin que l'attitude envers les amendements a été la même et tous les articles auxquels il y avait des amendements ont été ajournés. S'il s'agissait des amendements yougoslaves ou tchécoslovaques, cela ne jouait aucun rôle; s'il y avait un amendement ou une observation, la discussion était ajournée à la séance suivante. M. Sik exprime aussi l'opinion que bien des personnes sont d'accord avec lui en ce qui concerne le désir d'arriver à un résultat commun afin que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube soient mises d'accord, et si M. Djuric veut se ranger à l'avis commun, alors on ne peut que le féliciter, dit M. Sik, mais il me semble que la dernière intervention de M. Djuric ne poursuit pas ce but.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président demande qui veut encore prendre la parole.

M. Morozov (U.R.S.S.) indique que M. Djuric dans sa dernière intervention a dit que la Délégation yougoslave ne voit pas, jusqu'à présent, les résultats positifs de l'activité du Groupe de travail qui puisse faire espérer que les amendements faits, ainsi que tout le projet dans son ensemble soient mis d'accord.

Mais personnellement je suis d'autre avis, dit M. Morozov, car les premiers résultats de l'activité du Groupe de travail nous ont donné des matériaux assez riches pour pouvoir servir de base au travail de la séance d'aujourd'hui, c'est-à-dire que le résultat de l'activité du Groupe de travail consiste en ce que 39 articles sont mis d'accord et peuvent être inclus, après être discuté par la Commission du Danube, dans les Dispositions fondamentales relatives à la Danube.

Quant à la remarque faite par M. Djuric en ce qui concerne les fonctionnaires de la Commission par rapport avec leurs interventions aux séances du Groupe de travail, M. Morozov déclare qu'il voudrait dire quelques mots à ce sujet.

Avant tout ce ne sont pas tout simplement des fonctionnaires, ce sont des travailleurs responsables des Services de la Commission du Danube; ce sont des spécialistes, citoyens des pays danubiens envoyés en mission

par leur pays dans l'appareil de la Commission du Danube, pour un travail actif et fructueux. Comme participants de l'élaboration du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ils ont raison de se prononcer pour la défense de ce projet, non seulement comme des participants de l'élaboration de ce projet mais aussi comme des travailleurs responsables qui ont accompli la mission donnée par la session, en même temps, que la décision de la session qui obligeait les Services de préparer ce projet, et moi, comme témoin de ce travail, dit M. Morozov, je peux dire qu'ils ont travaillé consciencieusement en effectuant leur travail ainsi que le plan de travail de la Commission du Danube. Il convient de noter que ces collaborateurs se prononcent positivement concernant toute une série d'amendements présentés par les délégations. Une série des fonctionnaires responsables des Services de la Commission approuvent les amendements présentés. Ils considèrent qu'ayant présenté les amendements les délégations ont témoigné par cela leur attitude attentive envers le projet et que les amendements dont il s'agit aux séances du Groupe de travail ont été présentés à la suite de l'étude minutieuse du projet. Parmi ces amendements il y en a un grand nombre qui sont positifs et admissibles à l'acceptation et à l'insertion au projet avec l'approbation ultérieure de la session.

De même, je considère, continue M. Morozov, que parmi les amendements de la Délégation yougoslave ainsi que parmi les amendements des Délégations bulgare, hongroise, roumaine et tchécoslovaque il y a des observations assez utiles est importantes que la Délégation soviétique trouve acceptables.

Le Président note dans son intervention que la Délégation roumaine a examiné, étudié et analysé les résultats de l'activité du Groupe de travail qui est un des organes de la Commission et les a appréciés comme positifs. La Délégation roumaine considère qu'on ne peut pas examiner l'activité du Groupe de travail comme l'activité d'un organe séparé quelconque, car de cette manière les délégations s'excluent elles-mêmes du Groupe de travail. Nous aurions beaucoup à dire en ce qui concerne la position de la Délégation yougoslave dans le Groupe de travail, dit M. le Président. Souvent les amendements de la Délégation yougoslave étaient sans aucun fondement. Il pourrait s'arrêter sur des questions évidentes et importantes comme, par exemple, la question du sauvetage et les amendements à l'art. 63 relatif au sauvetage des bâtiments échoués ou l'article qui prévoit l'examen des questions litigieuses que la Délégation yougoslave estime comme superflues.

Etant donné que M. Djuric s'est prononcé d'avance avec une prévision relative à l'activité du Groupe de travail, moi personnellement, j'ai une question dit M. le Président. Qui est l'auteur des 39 articles adoptés déjà dans le Groupe de travail à l'unanimité comme des articles mis d'accord? Est-ce que de pareils articles adoptés par tous ne sont pas les résultats positifs de l'activité du Groupe de travail? Oui ou non? Je considère, dit M. le Président, que M. Djuric ayant pris la position qui prévoit d'avance des résultats négatifs du travail, qui de même critique d'avance non seulement les principes mais aussi les méthodes de travail

et exprime le désir de compliquer par une voie oblique l'activité de la Commission afin de l'éloigner des résultats prévus par nous.

La Délégation roumaine ne veut pas suivre cette voie, déclare M. le Président, elle tient fortement aux principes exposés dans la Convention du Danube ainsi qu'aux méthodes démocratiques de travail.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) prie de lui permettre de toucher en quelques mots la deuxième variante des Dispositions fondamentales.

Les fonctionnaires du Secrétariat et des Services intervenant au sujet de ce projet défendaient avec raison non pas le projet initial mais le deuxième projet que nous avons discuté dans le Groupe de travail. Ce deuxième projet est le résultat des amendements reçus par le Secrétariat de la part de toutes les délégations. Cela signifie que les fonctionnaires du Secrétariat et des Services se sont prononcés avec raison pour le projet dans lequel ont été insérés les amendements des délégations de tous les pays danubiens. Par la référence du rapporteur nous avons appris que des 16 observations de la Délégation yougoslave, concernant le premier projet, 11 ont été pris en considération. Ce fait n'a point été refuté. Le Président du Groupe de travail a constaté que ceci constitue les 70% des amendements, c'est-à-dire le projet comprend un nombre suffisant d'amendements yougoslaves bien que, en comparaison avec les amendements des autres délégations, la Délégation yougoslave ait envoyé les siens bien plus tard, le 19 avril a.c.

Les collaborateurs du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube défendaient le projet renfermant les amendements de toutes les délégations — membres de la Commission du Danube. Ces amendements présentés par les différentes délégations se trouvent reflétés dans le projet. Le fait que 39 articles ont été acceptés sans amendements signifie que dans le projet des Dispositions fondamentales se trouvent compris les amendements de toutes les délégations. C'est pourquoi ces articles ont été discutés sans amendements dans le Groupe de travail et acceptés sans divergence, ce qui est considéré comme le résultat positif de notre travail commun.

Je veux souligner par cela, continue M. Linhart, que non seulement les amendements des Délégations soviétique, roumaine, hongroise, bulgare et tchécoslovaque ont été discutés à l'examen du deuxième projet mais que l'on a de même pris en considération les amendements de la Délégation yougoslave. Les collaborateurs du Secrétariat et des Services ont eu parfaitement raison en défendant le projet qui contient les amendements de toutes les délégations. En ce qui concerne les Dispositions fondamentales, les 39 articles peuvent être considérés comme mis d'accord, étant donné qu'aucun amendement ou complètement n'a pas été présenté à ces articles et, par conséquent, la moitié des articles a été acceptée par le Groupe de travail. Si nous prenons encore en considération que l'on a accepté la dénomination des titres, des chapitres etc., nous pouvons considérer que cela facilitera considérablement le travail de la session et ouvrira des grandes perspectives pour le travail ultérieur. Il faut bien réfléchir, s'il est utile d'éliminer la possibilité d'une discussion sur le résultat concret et positif de l'activité du Groupe de travail ou, pour ainsi dire, le résultat positif de la première lecture du projet des Dispositions fondamentales.

Nous avons la possibilité, dit M. Linhart, de consacrer notre travail aux articles sur lesquels il n'y avait aucune divergence et de continuer ensuite le travail de notre Groupe.

Le Président dit que, s'il n'y a pas d'objections, il passe aux articles qui d'après la constatation du Groupe de travail sont mis d'accord, étant donné qu'à ces articles aucun amendement n'a pas été présenté.

Il propose de voter les dénominations des chapitres qui sont déjà établis définitivement par le Groupe de travail et de ne plus lire les articles dont on ne s'est pas encore entendu et qui ne sont pas considérés comme mis d'accord.

Au préambule des Dispositions fondamentales il y avait des amendements et nous constatons que c'est le Groupe de travail qui a la mission de finir ces travaux. Il y avait aussi les amendements aux articles 1 et 2.

A l'art. 3 il n'y avait pas d'amendements, c'est pourquoi le Président prie de donner lecture de cet article.

On donne lecture de l'art. 3: „La navigation des bâtiments dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents s'effectue conformément aux règles établies d'un commun accord entre ces Etats.“

La parole est donnée au Représentant de l'Union Soviétique M. Morozov.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que, si nous lisons l'art. 23 de la Convention, alors nous y trouverons une indication directe sur ce que nous avons pris l'art. 3 dans la rédaction qui se trouve exposée dans le projet.

La Délégation soviétique se prononce pour l'acceptation de l'art. 3 dans la rédaction du projet.

Le Président demande s'il y a encore des observations concernant l'art. 3.

Etant donné qu'il n'y a pas d'objections, il passe au vote de l'art. 3 du projet.

M. Djuric (Yougoslavie) fait la remarque que plusieurs Délégués qui sont présents ici, ont proposé de continuer l'activité du Groupe de travail afin de discuter à nouveau les articles auxquels des amendements ont été présentés. Ils ne voit aucun sens et aucune nécessité de discuter les articles qui n'ont pas reçu d'objections et d'autant plus de voter ces articles avant que le Groupe de travail ait fini son travail et avant que la session ait reçu le projet définitif des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Voilà, comment la Délégation yougoslave a compris ce qui a été dit par M. le Président et par ceux qui ont intervenu ici, à savoir, que la session abordera la discussion du projet quand le Groupe de travail aura fini son activité. C'est aussi l'ordre logique du travail de la Commission. C'est pourquoi M. Djuric considère que c'est le Groupe de travail et non pas la Commission qui doit s'occuper de ces travaux. Notre position relative aux décisions dépend de l'activité du Groupe de travail au sujet du projet des Dispositions fondamentales.

M. Djuric considère que la méthode proposée par la Délégation yougoslave sera plus utile et plus logique. La méthode que le Groupe de travail a utilisée, au cours de la discussion du projet, est contraire à celle qu'on utilise

ordinairement pendant la discussion du projet, étant donné que M. le Président a passé à la discussion de certains articles avant qu'on ait eu la possibilité de se prononcer sur le projet dans son ensemble.

Le Président en réponse à la remarque de M. Djuric déclare qu'il a proposé que la Commission passe à l'examen du projet ayant entendu les articles adoptés. M. Morozov, Représentant de l'Union Soviétique, a souligné auparavant que le Groupe de travail a présenté des matériaux assez riches pour qu'ils pussent être inclus à cette séance sous une forme définitive dans les Dispositions fondamentales. C'est pourquoi ma proposition ne doit pas être une surprise, dit M. le Président. Est-ce que ce n'est pas une méthode habituelle de travail ? Le Groupe de travail ne doit résoudre que les questions qui ne sont pas encore mis d'accord. La pratique internationale relative aux Groupes de travail nous confirme cela et il n'y a pas de raison d'agir autrement. En procédant à ce travail, continue M. le Président, j'ai omis la discussion du préambule et des deux premiers articles qui ne sont pas mis d'accord afin de ne pas perdre du temps.

Le Président n'a rien contre à ce qu'on parle du projet des Dispositions fondamentales dans son ensemble, ainsi que des articles qui ne sont pas encore mis d'accord, tout en n'ayant rien contre la discussion des articles qui sont mis d'accord, c'est la méthode habituelle de la présidence des séances de la Commission du Danube et de tout autre organisation internationale.

Le Président donne la parole au Représentant de l'Union Soviétique,

M. Morozov (U.R.S.S.) rappelle qu'à la première séance de la session on s'est entendu d'avoir les séances du Groupe de travail et séparément les séances de la Commission ; M. Djuric aussi était du même avis.

Maintenant, nous sommes devant le fait, dit M. Morozov, qu'il y a une certaine quantité de travaux effectués par le Groupe de travail et que le résultat de l'activité du Groupe dans sa première partie peut être examiné à notre séance de la session. Si nous considérons que dans le Groupe de travail les questions ont été examinées au point de vue du principe, c'est-à-dire les articles que nous appelons comme mis d'accord, sont en réalité mis d'accord et ils ne sont point des articles douteux. Si ces articles du point de vue des spécialistes et des délégations participants à l'activité du Groupe de travail sont justes, alors ils peuvent être inclus dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube que la Commission accepte, et par suite pris en considération dans les règles de navigation de chaque Etat danubien. Si nous envisageons le résultat de notre activité dans le Groupe de travail d'une autre manière, continue M. Morozov, c'est-à-dire si nous mettons en doute les articles qui sont considérés comme mis d'accord, alors il n'y a aucun sens de s'occuper maintenant de procédure de la discussion de ces articles. J'estime qu'il est possible, jusqu'à la fin de l'examen par le Groupe de travail de tout le projet, d'aborder la discussion et le vote des articles qui sont mis d'accord à la session, se basant sur la collaboration et la compréhension mutuelle que nous avons obtenues au sein du Groupe de travail. Bien que ces articles soient mis d'accord dans le Groupe de travail, les Règles de procédure de la Commission du Danube exigent

que l'organe essentiel, c'est-à-dire la Commission du Danube discute et accepte ces décisions à sa séance plénière, et nous avons maintenant la pleine possibilité de le faire.

M. Djuric (Yougoslavie) dit ce qui suit :

„Je vois qu'on a mal compris tout ce que j'ai dit ici. Je ne voudrais pas qu'on donne un autre sens à ma proposition. Je veux souligner que la Délégation yougoslave a présenté 51 amendements au projet et 17 amendements ont été présentés par d'autres délégations, et plus que la moitié de ces amendements a été contestée. Est-ce qu'il vaut de discuter ce petit nombre des articles qui a été mis d'accord, étant donnée que les articles non-contestés sont étroitement liés avec les articles à discuter. Si nous passions au vote des articles non-contestés, nous pourrions nous trouver dans une telle situation qu'après l'achèvement de l'activité du Groupe de travail, nous serions obligés de changer les articles déjà adoptés. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave a proposé une autre méthode de travail. Je le fait suivant les considérations techniques qui sont parfaitement justifiées par la méthode juridique du travail, au cours de l'élaboration de pareilles dispositions, surtout s'il y a une liaison étroite entre les articles.

Voilà pourquoi la méthode que j'ai proposée est l'expression du désir d'amener notre travail à de bons résultats et il ne s'agit pas ici d'un prestige quelconque.

Le Président donne la parole au Représentant de la République Tchécoslovaque.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) s'est arrêté sur deux observations. La première : Au début de cette séance, on avait la possibilité concrète et réelle de parler de ces articles pour lesquels il n'y avait pas de divergences au sein du Groupe de travail, c'est-à-dire de ces articles qui sont considérés comme mis d'accord et de ne pas parler ici des points qui ne sont pas encore mis d'accord et se trouvent en état d'élaboration et auxquels il faut revenir à la séance prochaine, après l'achèvement du travail concernant tous les articles du projet dans le Groupe de travail. *M. Linhart* dit qu'il n'y a pas de raison de cesser le travail de la session jusqu'à ce que le projet dans son ensemble ne soit pas discuté dans le Groupe de travail.

La deuxième : Si l'on compare l'art. 3 du projet des Dispositions fondamentales avec l'art. 23 de la Convention, il sera clair qu'ils correspondent pleinement l'un à l'autre.

Se basant sur cet exemple on voit clairement que les articles acceptés à l'unanimité dans le Groupe de travail sont soit en conformité avec les articles de la Convention, soit considérés comme non-discutables.

L'objection du Représentant de la Délégation yougoslave contre le vote des articles mis d'accord, avant de se concerter sur les autres articles dans le Groupe de travail, rend notre travail plus difficile. Je ne crois pas, dit *M. Linhart*, que le Représentant de la Délégation yougoslave pense de cette manière, parceque ceci signifierait que l'on n'aurait rien à faire aux sessions plénières de la Commission du Danube jusqu'à ce que le Groupe de travail n'eût fini ses travaux. Il ne considère pas une telle

méthode comme utile. Je crois, continue M. Linhart, que tous les participants à la session de la Commission du Danube désirent économiser le temps et travailler de manière à obtenir de bons résultats le plus tôt possible. Si nous consacrons notre travail aux articles complètement mis d'accord, nous rédigerions approximativement la moitié des articles du projet des Dispositions fondamentales. Evidemment nous ferons une économie de temps en travaillant de cette manière et tous ceux qui participent au travail concernant le projet en seront reconnaissants. C'est pourquoi il recommande de réfléchir encore une fois afin de commencer le travail par les articles du projet mis d'accord.

M. Morozov (U.R.S.S.) demande la parole pour une motion d'ordre.

„Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission!

Nous avons procédé aujourd'hui à la discussion du projet article par article et nous nous sommes arrêtés à l'art. 3 qui, suivant l'avis des délégations est acceptable et peut être inclus dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, comme mis d'accord au sein du Groupe de travail et auquel, comme je vois, aucune objection n'a été faite de la part des autres délégations. Cependant, au lieu de cela nous sommes passés à la discussion des questions ayant un caractère procédural.

J'ai l'impression que M. le Président doit résoudre l'un des deux, si nous devons discuter le projet ou bien la question de procédure du travail intérieur de la session.“

Le Président donne la parole au Représentant de Yougoslavie.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que sa proposition concerne le principe de travail et non pas l'art. 3. Je crois, continue M. Djuric, qu'il y aura des articles à charger plus tard, après les résolutions acceptées par le Groupe de travail relatives aux autres articles. C'est pourquoi je vous prie, Monsieur le Président, de résoudre cette question, conformément aux Règles de procédure ou par le vote, s'il n'y a pas d'autre possibilité.

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare qu'il est d'accord de continuer le travail concernant la discussion du projet à la session plénière de la Commission et en particulier concernant les articles qui sont mis d'accord et qu'il consent de même que le Groupe de travail continue son activité relative aux articles qui ne sont pas mis d'accord.

Le Président dit que, étant donnée qu'il est déjà tard, il ne faut pas s'attarder aux questions ayant un caractère procédural et propose, s'il n'y a pas d'objections, de lever la séance.

La séance est levée à 14 heures 30.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL No. 30

DE LA QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue a Galatz,

le 31 mai 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	— M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Linhart
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures 55.

Le Président déclare que la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube continue et donne la parole au Président du Groupe de travail.

M. Manolov (Président du Groupe de travail) donne lecture du rapport CD/SES 4/24.

Le Président déclare que, s'il n'y a pas d'objections de la part des Représentants, il propose de constater que la Commission a pris note du rapport du Président du Groupe de travail relatif au travail effectué.

Il n'y a pas eu d'objections.

La session passe à la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube présenté par les Services — (CD/SES 4/21).

Le Président met à la discussion le préambule auquel la Délégation yougoslave a présenté un amendement.

On donne lecture de l'amendement : „Au deuxième alinéa remplacer les mots „le secteur Gönyü-Rajka“ par les mots suivants „le secteur prévu par l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948.“

Le Président demande s'il y a des observations à l'amendement yougoslave.

Le Président constate que personne ne veut prendre la parole et il procède au vote de l'amendement yougoslave.

On vote l'amendement yougoslave.

Une voix „pour“, cinq voix „contre“.

L'amendement yougoslave est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

Le Président met aux voix le texte du préambule.

M. Djuric (Yougoslavie) propose de ne pas donner lecture de tous les articles mais de donner la possibilité de prendre la connaissance de leurs textes et préparer ses observations pour le lendemain. C'est nécessaire pour s'assurer de ce qu'il n'y a pas de fautes qui peuvent être dans le texte du projet des Dispositions fondamentales.

Le Président explique que le texte définitif du projet des Dispositions fondamentales est connu. Ce n'est qu'en écrivant à la machine que de telles fautes pouvaient se glisser dans le texte.

M. Djuric (Yougoslavie) propose de nouveau de ne pas donner

lecture ici du texte définitif mais de procéder au vote de chaque article en laissant le droit à chaque délégation de présenter demain à 10 h. du matin, ses observations en ce qui regarde les fautes possibles dans la rédaction des articles ou dans la traduction.

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare que la Délégation soviétique estime possible d'accepter cette proposition mais il voudrait seulement ajouter qu'on donne lecture des articles et ensuite qu'on se prononce sur le fond. Dans le cas où un des membres des délégations se réserve le droit de se prononcer, on peut revenir à cet article à la séance suivante.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare qu'il est d'accord.

Le Président, au nom de la Délégation roumaine, dit qu'il est aussi d'accord qu'on procède à la lecture du projet article par article ayant noté que si des fautes rédactionnelles se présentent, elles pourront être corrigées.

On procède à la lecture des Dispositions fondamentales article par article.

On donne lecture du préambule.

Le Président déclare que s'il n'y a pas d'objections, il passe au vote du préambule dans la rédaction du projet.

Cinq voix „pour“, une voix „contre“.

Le préambule est accepté par cinq voix contre une.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave a voté contre étant donné que le préambule, selon son avis, viole la Convention du Danube.

Le Président passe à la discussion de l'art. 1 auquel il y a un amendement yougoslave rejeté par le Groupe de travail.

On donne lecture de l'amendement de la Délégation yougoslave.

Vue l'absence des observations, le Président procède au vote de l'amendement yougoslave.

Une voix „pour“, cinq voix „contre“.

L'amendement yougoslave à l'art. 1 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On donne lecture de l'art. 1 des Dispositions fondamentales et on vote.

L'art. 1 est accepté par cinq voix contre une.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave a voté contre l'art. 1 étant donné que cet article ignore les droits des Etats en ce qui concerne la surveillance et le contrôle de la rive et des ports.

M. Morozov (U.R.S.S.) motivant son vote dit que ne discutant pas le fond de l'intervention de *M. Djuric* et ses motifs du vote contre l'art. 1, il voudrait se référer à l'art. 23 de la Convention qui indique que la navigation dans les secteurs des pays danubiens s'effectue conformément aux règles établies par ces Etats, tenant compte des Dispositions fondamentales adoptées par la Commission du Danube.

Le Président propose de passer à l'art. 2.

Il y a deux amendements yougoslaves à cet article.

On donne lecture du premier amendement yougoslave et on le vote.

Une voix „pour“, cinq voix „contre“.

Le premier amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 2 — (CD/GT/10) est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On donne lecture du deuxième amendement yougoslave et on le vote.

Une voix „pour“, cinq voix „contre“.

Le deuxième amendement yougoslave à l'art. 2 — (CD/GT/11) est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On donne lecture de l'art. 2 des Dispositions fondamentales et on le vote.

Cinq voix „pour“, une voix „contre“.

L'art. 2 est accepté par cinq voix contre une.

M. *Djuric* (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave a voté contre l'art. 2 pour les mêmes raisons que contre l'art. 1.

Le *Président* passe à la discussion de l'art. 3 du projet des Dispositions fondamentales. Cet article a été mis d'accord au sein du Groupe de travail.

M. *Djuric* (Yougoslavie) fait la déclaration suivante :

„L'art. 3 du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube dit que „la navigation des bâtiments dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, s'effectue conformément aux règles établies d'un commun accord entre ces Etats“. Cette disposition doit également se rapporter à la partie du Danube qui limite la Yougoslavie et la Roumanie. Pourtant la situation que le gouvernement roumain a créée depuis quelque temps dans le secteur des Portes-de-Fer témoigne de la meilleure manière les possibilités d'une régularisation commune de la navigation entre ces deux Etats.

La navigation dans le secteur des Portes-de-Fer et l'administration de ce secteur s'effectuent en commun par la Yougoslavie et la Roumanie suivant l'accord de 1945, par le Comité Provisoire dans lequel ont été représentés tous les deux pays. Après la mise en vigueur de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, il fallait, conformément à l'art. 21 de cette Convention, conclure un accord entre la Yougoslavie et la Roumanie relatif à l'établissement et à l'activité d'une Administration fluviale spéciale dans le secteur des Portes-de-Fer. Cependant le gouvernement roumain n'a pas accepté la proposition du gouvernement yougoslave concernant la conclusion de cet accord et, dès l'année 1948, il applique une série de mesures violentes afin de prendre entre ses mains l'administration du secteur des Portes-de-Fer.

Par l'application des méthodes illégales et par la création de diverses difficultés, les autorités roumaines empêchaient par toute sorte d'actions le travail des Représentants yougoslaves dans l'Administration des Portes-de-Fer à Orsova. C'est pourquoi le gouvernement yougoslave a été obligé de rappeler ses Représentants du territoire roumain.

Les autorités roumaines ont relégué tous les fonctionnaires yougoslaves qui, afin d'accomplir leurs devoirs, étaient obligés de demeurer sur le territoire roumain et ont fait envers les fonctionnaires yougoslaves qui se rendaient à leur postes d'Orsova des rudes chicanes afin de rendre impossible leur travail sur le territoire roumain.

La tendance du gouvernement roumain de prendre complètement dans ses mains la direction de l'Administration des Portes-de-Fer se reflète entre autres dans le fait que la Délégation roumaine prend des décisions indépendantes en ce qui concerne l'activité de l'Administration des Portes-de-Fer ; les fonctionnaires roumains boycottent la localité de Tekia, siège de l'Administration indiquée, etc.

Les Représentants roumains dans l'Administration des Portes-de-Fer ont établi indépendamment un système financier qui porte atteinte aux intérêts économiques de la Yougoslavie.

La Délégation roumaine, depuis quelque temps, empêche de placer régulièrement les cargaisons nécessaires afin d'assurer le remorquage dans le canal de Sip, tandis que la Yougoslavie ayant en vue les intérêts généraux de la navigation a mis à la disposition de l'Administration des Portes-de-Fer des installations de remorquage. En outre, on n'a rien payé à la Yougoslavie pour les dépenses du remorquage, tandis que les revenus dans ce domaine, seulement dans l'année 1950, ont atteint approximativement la somme de 2,200.000 lei.

Outre cela, le gouvernement roumain en établissant une pareille situation dans le secteur des Portes-de-Fer porte atteinte à la sécurité de la navigation dans ce secteur considéré comme le plus difficile sur le Danube.

Le gouvernement roumain a nommé pour les postes vacants à la place des fonctionnaires yougoslaves des fonctionnaires roumains qui souvent ne sont pas des personnes qualifiées et qui de plus accomplissent peu consciencieusement leurs devoirs, ce qui a causé deux avaries sérieuses, il y a un certain temps. Une avarie particulièrement sérieuse ayant eu lieu au mois de juin 1950, a eu des conséquences défavorables pour la navigation et elle est considérée comme l'avarie la plus sérieuse produite jusqu'à présent dans le secteur des Portes-de-Fer. En outre, au mois de janvier de l'année passée, une grande quantité des signes flottants, enlevés auparavant ont été installés à nouveau, justement au moment critique de l'apparition des glaces, ce qui a causé leur perte. Il est à remarquer que les ancres des signes flottants disparus constituent un danger pour la navigation, ayant en vue qu'ils sont dispersés sur le lit du fleuve.

Par de pareilles méthodes et par de mesures violemment prises le gouvernement roumain au moyen de ses organes porte atteinte aux intérêts économiques de la Yougoslavie et viole brutalement ses obligations en ce qui concerne la collaboration dans le secteur des Portes-de-Fer qui lui sont imposées par l'accord conclu entre la Yougoslavie et la Roumanie et par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Il est évident que le gouvernement roumain, en maintenant une pareille situation sur le Danube, poursuit le but de transformer le secteur des Portes-de-Fer aussi en zone dans laquelle des provocations et une pression hostile contre la République Populaire Fédérative de Yougoslavie doivent avoir lieu, en créant de cette manière des conditions qui mènent à la complication des relations entre les deux Etats.

Par conséquent, les présentes Dispositions fondamentales dirigées d'un commun accord à la régularisation de la navigation dans le secteur

limitrophe du Danube, auront un faux caractère, si le gouvernement roumain ne met pas fin à ses méthodes illégales dans l'Administration des Portes-de-Fer et s'il ne change pas sa conception concernant la nécessité de la collaboration internationale et le respect nécessaire envers les intérêts et les droits légitimes du pays voisin.

D'autre part, le gouvernement yougoslave se laissant guider par le désir de contribuer de son côté en tout ce qui dépend de lui-même pour la solution juste des questions de la navigation dans le secteur des Portes-de-Fer, dans l'intérêt des deux Etats ainsi que dans les intérêts généraux de la navigation, a proposé pour la troisième fois, le 22 mai a.c., au gouvernement roumain de commencer les négociations concernant la conclusion de l'accord relatif à l'établissement et au fonctionnement de l'Administration fluviale spéciale dans le secteur des Portes-de-Fer dans l'esprit de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Il n'y a pas de doute à ce que, par son nouveau refus d'accepter la proposition du gouvernement yougoslave et en maintenant la situation existante dans le secteur indiqué, le gouvernement roumain mettrait en danger la direction générale du secteur susmentionné prenant en considération que la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, à la suite des mesures illégales du gouvernement roumain est mise dans une situation qui ne lui permet pas de collaborer en qualité du partenaire égal en droits.

Le Président en rapport avec la déclaration du Représentant de Yougoslavie donne la réponse suivante :

„Messieurs les Représentants !

Comme Représentant de la République Populaire Roumaine je constate en ce qui concerne l'intervention de M. Djuric qu'elle a été faite à un moment peu favorable étant donné que ceci ne concerne ni notre travail ni l'art. 3 dont il s'agit. Mais, néanmoins, il a fait des invectives et nous estimerons de lui répondre, si nous le trouvons nécessaire.

Je veux souligner que toutes les questions, soulevées ici par M. Djuric ont reçu à temps leur réponse de la part du gouvernement roumain. A l'invitation de la Yougoslavie faite en août 1949, au sujet de la conclusion de l'accord relatif à l'établissement de l'administration dans le secteur des Portes-de-Fer, le gouvernement roumain a répondu le 12 octobre 1949, c'est-à-dire au temps où la Commission du Danube n'était pas encore établie. En ce qui concerne les autres questions le gouvernement roumain a constaté plusieurs fois que les autorités frontières et les autres autorités compétentes de la Yougoslavie ont empêché les employés roumains dans le secteur des Portes-de-Fer d'accomplir leurs devoirs. La Yougoslavie a confisqué leurs documents les autorisant à franchir la frontière. En outre, les autorités yougoslaves n'ont pas permis même au caissier du Comité de se déplacer sur le territoire yougoslave le long de la rive du Danube, afin de payer les appointements aux fonctionnaires yougoslaves.

Devant moi se trouve la liste de toute une série des violations de la part de la Yougoslavie mais je ne considère pas nécessaire de lui donner lecture. L'intervention de M. Djuric soulève aussi la question financière du Comité de l'Administration. J'attire l'attention sur le fait très bien connu par la

Délégation yougoslave, à savoir que le Comité Provisoire de l'Administration a un déficit en lei et un grand excédent en dinars et en général que la situation financière de la Yougoslavie au Comité n'est pas du tout mauvaise. Par conséquent, nous sommes encore en présence d'un fait qui prouve qu'on peut considérer l'intervention de M. Djuric comme non-fondée et déplacée.

La Délégation roumaine se réserve le droit de revenir sur cette question, quand elle le trouvera nécessaire.

Le Président déclare que, s'il n'y a pas d'autres observations il passe au vote de l'art. 3 du projet.

Six voix „pour“.

L'art. 3 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 4.

Il n'y a pas d'observations.

Six voix „pour“.

L'art. 4 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 5, auquel un amendement yougoslave, rejeté par le Groupe de travail, a été présenté.

On donne lecture de l'amendement yougoslave à l'art. 5 et on le vote.

L'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 5 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On donne lecture de l'art. 5 du projet et on le vote.

L'art. 5 est accepté par cinq voix contre une.

On donne lecture de l'art. 6 et on le vote.

L'art. 6 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 7 auquel il y a un amendement yougoslave, en ce qui concerne l'élimination de cet article du projet comme superflu.

L'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 7 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On donne lecture de l'art. 7 du projet et on le met aux voix.

L'art. 7 est accepté par cinq voix contre une.

On donne lecture de l'art. 8 et on le met aux voix.

Six voix „pour“.

L'art. 8 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 9 mis d'accord dans le Groupe de travail.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que le texte de l'art. 9 dont on a donné lecture ne correspond pas à la rédaction mise d'accord dans le Groupe de travail mais est en conformité avec le texte du premier projet. Etant donné que cela peut être une faute technique du Secrétariat, il propose d'ajourner la mise d'accord de cet article jusqu'à l'éclaircissement de la question.

M. Morozov (U.R.S.S.) considère comme possible d'être d'accord avec une telle proposition et de charger le référendaire de préciser la question et d'en donner rapport à la séance suivante.

Le Président déclare que l'on ajourne la discussion concernant l'art. 9, conformément à la proposition présentée.

On donne lecture de l'art. 10 et on le vote.

L'art. 10 est accepté à l'unanimité.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président annonce la continuation de la séance en ce qui concerne la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube présenté par le Groupe de travail.

L'art. 11 est accepté à l'unanimité.

L'art. 12 est accepté à l'unanimité.

L'art. 13 est accepté à l'unanimité avec l'amendement présenté par la Délégation bulgare — (CD/SES 4/28).

L'art. 14 est accepté à l'unanimité.

L'art. 15 est accepté à l'unanimité.

L'art. 16 est accepté à l'unanimité.

L'art. 17 est accepté à l'unanimité.

L'art. 18 est accepté à l'unanimité avec l'amendement présenté par la Délégation bulgare — (CD/SES 4/28).

L'art. 19 est accepté à l'unanimité.

L'art. 20 est accepté à l'unanimité.

L'art. 21 est accepté à l'unanimité.

L'art. 22 est accepté à l'unanimité.

L'art. 23 est accepté à l'unanimité.

L'art. 24 est accepté à l'unanimité.

L'art. 25 est accepté à l'unanimité.

L'art. 26 A cet article un amendement yougoslave a été présenté — (CD/GT/10).

L'amendement yougoslave est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

Au cours du vote de l'art. 26 — l'article est accepté par cinq voix contre une.

L'art. 27 A cet article il y a un amendement de la Délégation bulgare — (CD/SES 4/28).

L'art. 27 avec les amendements présentés est accepté à l'unanimité.

L'art. 28 est accepté à l'unanimité.

L'art. 29 est accepté à l'unanimité.

L'art. 30 est accepté à l'unanimité.

L'art. 31 A cet article il y a un amendement yougoslave proposant une nouvelle rédaction — (CD/GT/10).

L'amendement yougoslave est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

Au cours du vote de l'art. 31, l'article est accepté par cinq voix contre une.

L'art. 32 est accepté à l'unanimité.

L'art. 33 est accepté à l'unanimité.

L'art. 34 est accepté à l'unanimité.
L'art. 35 est accepté à l'unanimité.
L'art. 36 est accepté à l'unanimité.
L'art. 37 est accepté à l'unanimité.
L'art. 38 est accepté à l'unanimité.
L'art. 39 est accepté à l'unanimité.
L'art. 40 est accepté à l'unanimité.
L'art. 41 est accepté à l'unanimité.
L'art. 42 est accepté à l'unanimité.
L'art. 43 est accepté à l'unanimité.
L'art. 44 est accepté à l'unanimité.
L'art. 45 est accepté à l'unanimité.
L'art. 46 est accepté à l'unanimité.
L'art. 47 est accepté à l'unanimité.
L'art. 48 est accepté à l'unanimité.
L'art. 49 est accepté à l'unanimité.
L'art. 50 est accepté à l'unanimité.
L'art. 51 est accepté à l'unanimité.
L'art. 52 est accepté à l'unanimité.
L'art. 53 est accepté à l'unanimité.
L'art. 54 est accepté à l'unanimité.

M. *Djuric* (Yougoslavie) déclare que commençant par l'art. 55 la Délégation yougoslave ne possède plus le texte français et c'est pourquoi il propose d'interrompre le travail jusqu'à 18 heures.

M. *Morozov* (U.R.S.S.) déclare que la Délégation soviétique soutient la proposition concernant l'interruption du travail. Nous sommes bien loin de permettre la hâte dans le travail. Nous travaillons déjà depuis 10 jours, dit M. Morozov, et je crois qu'il ne sera pas trop fatigant, si nous allons travailler sur ce projet encore durant 1—2 séances afin d'apprécier plus amplement notre travail fécond effectué sur le projet des Dispositions fondamentales.

La séance est levée à 14 heures.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL No. 31

DE LA QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
Séance tenue à Galatz,
le matin du 2 juin 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	— M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Linhart
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 11 heures 20.

Le Président ouvrant la séance annonce qu'à la dernière réunion, suivant la demande de la Délégation yougoslave, la discussion de l'art. 9 a été ajournée afin de préciser sa rédaction.

On donne lecture de l'art. 9 dans sa rédaction précisée.

Le Président demande s'il y a des observations. Etant donné qu'aucune observation n'a pas été faite, il propose de passer au vote de l'art. 9.

L'art. 9 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 55.

L'art. 55 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 56.

L'art. 56 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 57.

L'art. 57 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 58 (en tapant cet article on a commis une faute; la référence à l'art. 52 n'est pas juste, il faut lire l'art. 54).

L'art. 58 est accepté à l'unanimité.

On passe à la discussion de l'art. 59.

L'art. 59 n'a pas été mis d'accord dans le Groupe de travail. Il y a deux amendements à cet article : l'un de la part de la Délégation yougoslave et l'autre de la part de la Délégation bulgare. Les deux amendements ont le même contenu.

On donne lecture de deux amendements.

On propose de mener la discussion sur ces amendements simultanément.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit qu'en examinant les amendements qui se trouvent devant les participants de la session, nous voyons ici une compréhension réciproque et juste des questions qui surgissent de la nécessité de l'application des signaux en cas où un petit bâtiment se trouve échoué, contrairement aux bâtiments qui sont prévus par l'art. 54. A ce sujet les membres du Groupe de travail ont fait un échange d'opinions au cours de leur séance et il me semble, continue *M. Morozov*, que l'amendement proposé par la Délégation bulgare au texte de l'art. 59 — (CD/SES 4/9) apporte de la clarté et nous pourrions dire que l'art. 59 se trouve mis d'accord et pourrait être accepté sous la forme proposée par la Délégation

bulgare en tenant compte des observations qui se trouvent dans l'amendement yougoslave.

Le Président dit que, s'il n'y a pas d'autres observations, il peut constater que l'art. 59 est mis d'accord sous la forme de la rédaction de l'amendement bulgare qui tient, en même temps, compte de l'amendement yougoslave.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que la Délégation yougoslave a présenté un amendement à l'art. 59 ; cet amendement fut discuté dans le Groupe de travail et a été rejeté.

La Délégation yougoslave soutient à nouveau son amendement et estime qu'à la séance plénière il faudrait décider son sort. Etant donné que l'amendement présenté par la Délégation bulgare aussi contient dans son fond l'amendement yougoslave et en réalité ne change rien, il faut décider si l'amendement yougoslave peut être accepté ou non.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit qu'à ce qu'il comprend de l'intervention de *M. Djuric*, on discute deux amendements : l'un de la part de la Délégation yougoslave et l'autre de la part de la Délégation bulgare qui au fond sont une nouvelle rédaction de l'art. 59 du projet. Si la rédaction de l'art. 59 que l'on a discuté dans le Groupe de travail avait trois ou quatre lignes de texte, la nouvelle rédaction de l'art. 59, à la suite du changement de rédaction apporté par la Délégation bulgare, se trouve augmentée plus que trois fois comprenant l'essentiel de l'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 59 et tient compte des discussions à ce sujet. Si tous ceux qui sont présents se souviennent de la discussion concernant les textes russe et français, il leur est bien clair qu'on ne peut pas prendre en considération la rédaction complète de l'amendement de la Délégation yougoslave d'autant plus que même *M. Dragovic* qui a pris part à la discussion sur cet article, pendant la conférence des experts, est tombé lui-même d'accord en ce qui regarde la nécessité d'apporter une précision rédactionnelle à cet article.

Dans ce cas, continue *M. Morozov*, nous avons en vue deux amendements qui dans leur interprétation trouvent une compréhension réciproque et unanime de la question et, par conséquent, sous cette forme l'article peut être inséré dans le projet ; ce sera plus juste au point de vue technique.

M. Djuric (Yougoslavie) estime que la question a été suffisamment discutée et se trouve suffisamment éclaircie. Il considère qu'il est nécessaire d'accepter l'amendement yougoslave et prie de procéder au vote afin de voir si l'amendement yougoslave sera accepté ou non.

M. Morozov (U.R.S.S.) constate qu'aux séances précédentes du Groupe de travail *M. Djuric* chaque fois insistait d'examiner la question plus attentivement et de ne pas se dépêcher, mais maintenant il est difficile de comprendre pourquoi *M. Djuric* se dépêche de passer au vote.

Si l'on veut insérer au projet un article bien rédigé du point de vue technique, alors il n'est pas raisonnable d'insister sur ce que le deuxième alinéa de l'amendement de la Délégation yougoslave soit inclus sous sa

forme rédactionnelle. S'il y a quelques amendements à la nouvelle rédaction proposée par la Délégation bulgare, c'est tout une autre chose mais il faut voir à quel passage se rapportent ces observations et si l'on vote simplement, on n'arrive pas au but qui est d'éclaircir la situation du petit bâtiment qui se trouve échoué et de savoir comment le capitaine de ce bâtiment doit agir.

M. Djuric (Yougoslavie) considère qu'on pourrait parler de la hâte de la majorité dans la Commission ainsi que de la part du Secrétariat mais non point de la part de la Délégation yougoslave.

Quant à l'amendement dont il s'agit, la Délégation yougoslave considère que la question est claire. La Délégation yougoslave n'est pas responsable pour la faute qui s'est commise dans le texte russe de l'amendement yougoslave ; elle a devant elle le texte français dans lequel cet amendement a été rédigé par la Délégation yougoslave et ceci correspond parfaitement aux règles de navigation de la manière dont la Délégation yougoslave les comprend.

C'est pourquoi la Délégation yougoslave insiste sur son amendement et attend la décision de la Commission même après une discussion, si cela est nécessaire.

Le Président fait remarquer que le Groupe de travail a tâché de préciser et de mettre d'accord l'art. 59, et son activité continue. Etant donné que la Délégation soviétique a proposé de ne pas se dépêcher pour le vote à ce sujet, car il y a une faute technique dans une des traductions, nous pouvons employer la procédure que nous avons déjà employée à l'art. 9, à savoir, d'ajourner cette question afin de la mettre d'accord et de la présenter à la séance suivante.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que la comparaison avec l'art. 9 n'est pas juste car l'art. 9 touche une question ayant un autre caractère.

M. Djuric répète à nouveau que l'amendement yougoslave a été rejeté par le Groupe de travail et le même amendement se trouve maintenant devant la séance plénière qui doit prendre une décision, car nous n'avons rien à mettre d'accord. Il faut seulement se prononcer si l'on accepte oui ou non l'amendement de la Délégation yougoslave, autrement il est obligé d'interpréter les interventions précédentes comme une tentative d'éviter le vote au sujet de l'amendement yougoslave.

M. Morozov (U.R.S.S.) exprime son étonnement au sujet d'une telle déclaration de la part de *M. Djuric* et fait remarquer que la session vise à obtenir la compréhension réciproque la plus précise en ce qui concerne la rédaction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, tandis que *M. Djuric* rejette même la méthode qui s'est affirmée juste et qui a été employée lors de la discussion de l'art. 9.

La Délégation soviétique ne voit pas la nécessité de mener la discussion sur des riens d'ordre rédactionnel, à savoir, sur ce que dans le texte français on a dit d'une façon et dans le texte russe d'une autre. Ceci n'est pas de principe. C'est pourquoi il est bien raisonnable de rédiger cet article comme l'art. 9 et de le remettre à la séance suivante, car il n'y a pas

de raison à ce qu'on vote contre l'article dans la rédaction proposée par la Délégation bulgare et contre l'amendement yougoslave, de même on ne peut voter maintenant pour l'amendement yougoslave, car il n'est pas exact et doit être précisé du point de vue de la rédaction. C'est pourquoi une telle proposition ultimative — voter l'article — est plus qu'étrange. Si la Délégation yougoslave insiste absolument qu'on vote l'article dans la rédaction présentée par la Délégation bulgare, la Délégation soviétique soutiendra cette proposition. Quant au vote de l'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 59 sous la forme dans laquelle elle a été présentée, M. Morozov est contre et fait la proposition suivante afin de préciser les textes français et russe de l'art. 59 dans la nouvelle rédaction, soumettre l'amendement yougoslave à l'examen des experts avec la participation des experts de la Délégation yougoslave. En conclusion, M. Morozov déclare qu'il soutient la proposition de M. le Président.

M. *Djuric* (Yougoslavie) dit qu'on a plusieurs fois discuté ici des questions qui à première vue étaient tout à fait claires.

La Délégation yougoslave a prié d'ajourner le vote concernant l'art. 9, bien que le Groupe de travail eût accepté plusieurs observations de la Délégation yougoslave, après de longues discussions, étant donné que malgré cela on n'a pas tenu compte des observations de la Délégation yougoslave dans le texte présenté à la séance plénière. Par conséquent, il n'y avait pas de texte mis d'accord au sein du Groupe de travail. Alors la Délégation yougoslave n'a pas donné une autre interprétation à ce fait mais elle a considéré que cette rédaction est une faute technique du Secrétariat. Enfin, aujourd'hui, après avoir précisé le texte, on a voté cet article. Quant à l'art. 59, c'est tout une autre situation.

La traduction incorrecte de l'amendement yougoslave a été établie par le Groupe de travail et bien que le contenu de l'amendement yougoslave eût été tout à fait précis, il a été rejeté par la majorité des voix. La Délégation yougoslave ne trouve pas nécessaire de renvoyer cet article dans le Groupe de travail. Cela n'a pas de sens, d'autant plus que si l'on accepte la proposition de M. Morozov en ce qui regarde le vote de l'amendement bulgare, alors on peut considérer l'amendement yougoslave comme superflu. Cela montre qu'on veut éviter le vote de l'amendement yougoslave. La Délégation yougoslave a l'impression qu'on tâche ici d'accepter ce qui a été déjà rejeté dans le Groupe de travail par la majorité des voix des Représentants qui aujourd'hui doivent décider le sort de cet article.

M. *Morozov* (U.R.S.S.) :

„La déclaration de M. *Djuric* sur ce que l'art. 59 a été rejeté par la majorité des voix dans le Groupe de travail n'est pas fondée. Premièrement, on ne peut pas accepter une telle interprétation car la session est indépendante dans ses décisions et c'est pourquoi elle peut seulement prendre en considération ce qui a été accepté dans le Groupe de travail mais cela ne veut pas dire que la question est résolue.

Deuxièmement : L'unique désir de la Délégation soviétique est d'obtenir le nombre maximum d'articles mis d'accord dans notre projet, tandis

que la Délégation yougoslave déside d'obtenir le nombre maximum d'articles non-mis d'accord. Voilà pourquoi la Délégation soviétique déclare encore une fois qu'au fond elle est d'accord avec l'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 59 et, qu'en même temps, elle est aussi d'accord d'accepter l'art. 59 dans la rédaction bulgare et, par conséquent, de rejeter l'art. 59 dans la rédaction du projet présenté aujourd'hui par le Groupe de travail.

Dans la rédaction de la Délégation bulgare de l'art. 59 je vois tout ce qui a été dit dans l'amendement de la Délégation yougoslave, continue M. Morozov, mais il s'agit seulement d'une rédaction plus correcte au point de vue technique. La rédaction bulgare est plus correcte au point de vue technique, de la langue et de la justesse de l'exposé de l'utilisation des signaux sur le Danube, compte tenu de la situation donnée du bâtiment. Par conséquent, de quoi discutons-nous ? Nous n'avons pas de raisons pour discuter, car dans l'intervention de M. Djuric je ne comprends pas jusqu'à présent contre quelle expression insérée à l'art. 59, il a des objections. Qu'est-ce que est contraire à ce qui est dit dans l'amendement de la Délégation yougoslave ? Moi personnellement, je ne vois pas de contradictions surtout après la précision du mot „au droit“ en ce qui concerne la traduction. Les délégations, en principe, n'ont aucune divergence relative à cet article, il s'agit seulement de la rédaction juste de l'article du point de vue technique. C'est pourquoi je proposerais de voter l'art. 59 dans la rédaction du Représentant de Bulgarie, et de voter l'amendement de la Délégation yougoslave seulement dans la cas où M. Djuric insiste pour voir le résultat du vote. Par conséquent, nous aurons deux résultats de vote : dans le premier cas, si nous votons l'amendement yougoslave tel qu'il est écrit, la Délégation soviétique votera contre, étant donné que l'amendement est mal rédigé du point de vue technique ; dans le deuxième cas, si nous passons au vote de l'art. 59, la Délégation soviétique votera pour cet article dans la rédaction de la Délégation bulgare. Pourquoi ? Parce que le contenu de l'amendement yougoslave se trouve dans celui du Délégué de Bulgarie mais rédigé plus correctement du point de vue technique en comparaison avec l'amendement yougoslave. Autrement dit, la Délégation soviétique votera pour la rédaction de l'art. 59 non pour la raison qu'il est proposé par la Délégation bulgare, mais parce que sa rédaction est juste du point de vue technique. Si l'art. 59 avant été rédigé par la Délégation yougoslave dans l'esprit de cette rédaction nous aurions voté pour, bien que cela fût la rédaction yougoslave. Voilà pourquoi je soutiens la proposition de M. le Président de procéder de la même manière qu'à l'art. 9 et alors nous aurons l'article mis d'accord au point de vue de la rédaction technique non pas de la part de telle ou telle délégation mais comme un ensemble sans priorité pour la primauté de la rédaction de l'art. 59.“

M. Djuric (Yougoslavie) insiste qu'on vote l'amendement yougoslave dans sa rédaction française.

Le Président attire l'attention sur ce que la proposition faite par le Représentant de Yougoslavie ne correspond pas à l'esprit et aux buts poursuivis par la session. On a discuté l'art. 59 dans le Groupe de travail et comme

il n'a pas pu élucider jusqu'à la fin le fond de cette question, la séance plénière a été chargée de remplir cette tâche. M. Morozov a souligné qu'on ne peut pas considérer la décision du Groupe de travail comme définitive, étant donné que c'est à la séance de la session de la Commission qu'on va la prendre. Le Groupe de travail ne décide pas les questions, il les prépare seulement afin de faciliter à la session l'examen des articles qui ont été mis d'accord dans le Groupe de travail. Mais maintenant nous avons une autre proposition : renvoyer l'art. 59 aux experts et ensuite le voter à la session. Mais, si la Délégation yougoslave insiste qu'on ne discute pas ces deux propositions qui ne diffèrent qu'au point de vue de la rédaction, cela nous oblige de procéder au vote de l'amendement yougoslave sans discussion. Si vous y insistez, Monsieur Djuric, dit M. le Président, je mets aux voix l'amendement yougoslave.

M. Djuric (Yougoslavie) : „Oui, Monsieur le Président.“

Le Président met aux voix l'amendement yougoslave à l'art. 59

L'amendement est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On met aux voix l'art. 59 formulé par la Délégation bulgare.

L'art. 59 est accepté par cinq voix et une abstention.

M. Djuric (Yougoslavie) se prononce sur les motifs de son vote concernant l'art. 59.

On donne lecture de l'art. 60.

L'art. 60 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 61.

L'art. 61 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 62.

L'art. 62 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 63.

L'art. 63 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 64.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) communique que la Délégation tchécoslovaque a des observations d'ordre rédactionnel à l'art. 64, à savoir : ajouter les mots „de tous les points de l'horizon“.

L'art. 64 avec l'amendement de la Délégation tchécoslovaque est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 65.

L'art. 65 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 66.

L'art. 66 est accepté à l'unanimité.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président continue la séance et met à la discussion l'art. 67.

L'art. 67 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 68. A l'art. 68 il y a un amendement yougoslave.

On donne lecture du texte de l'art. 68 et de l'amendement yougoslave.

On a accepté la proposition de voter séparément chaque alinéa de l'amendement yougoslave.

On met aux voix les amendements de la Délégation yougoslave au premier alinéa de l'art. 68.

Le Président dit que la Délégation roumaine, prenant en considération la nouvelle rédaction de l'art. 69 proposée par la Délégation bulgare, est d'accord d'accepter l'amendement yougoslave au premier alinéa de l'art. 68.

M. Morozov (U.R.S.S.) partage le point de vue du Représentant de Roumanie *M. Preoteasa* et considère qu'il est parfaitement possible d'accepter cet amendement, seulement il serait mieux de dire „allant à la dérive“ ; c'est important pour le texte russe, c'est-à-dire au lieu de „navigant à la dérive“ dire „allant à la dérive“ et devant ces mots mettre „et“ au lieu de la virgule qui se trouve après les mots „à la remorque“ et alors la première phrase sera exposée de la manière suivante :

„Toutes les règles de navigation pour des radeaux navigant à la remorque et à la dérive, l'ordre de leur formation . . .“ etc. Ceci n'est qu'une observation du point de vue grammatical.

M. Manolov (Bulgarie) soutient la proposition de *M. le Président*. Représentant de la République Populaire Roumaine et se range à la proposition du Représentant de l'Union Soviétique *M. Morozov*, mettre les mots „allant à la dérive“. Cela rend le texte plus précis et correspond pleinement à la rédaction de l'art. 69, proposée par la Délégation bulgare.

On vote l'amendement yougoslave au premier alinéa de l'art. 68. L'amendement yougoslave au premier alinéa de l'art. 68 est accepté à l'unanimité.

On met aux voix l'amendement yougoslave au deuxième alinéa de l'art. 68.

M. Morozov (U.R.S.S.) se prononce pour l'acceptation de l'amendement exposé au § 2, mais propose de l'ajouter comme un alinéa indépendant à l'art. 68.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) se range à la proposition concernant l'acceptation de l'amendement yougoslave au deuxième alinéa de l'art. 68 avec les compléments indiqués.

L'amendement yougoslave au deuxième alinéa de l'art. 68, tenant compte de l'observation de *M. Morozov*, est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'amendement yougoslave au troisième alinéa de l'art. 68.

L'amendement yougoslave au troisième alinéa de l'art. 68 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 68 dans sa nouvelle rédaction.

On met aux voix l'art. 68 dans sa nouvelle rédaction.

L'art. 68 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 69.

Le Président dit que l'art. 69 dans sa rédaction initiale du projet est annulé et est présenté à la session dans une nouvelle rédaction.

Dans la première rédaction on prévoyait que la navigation des radeaux à la dérive est soumise à l'interdiction.

Cet article a été remplacé par une autre rédaction présentée par la Délégation bulgare.

On donne lecture de l'art. 69 dans la rédaction de la Délégation bulgare — (CD/SES 4/7).

M. Djuric (Yougoslavie) dit que la Délégation yougoslave a présenté son amendement à l'art. 69 et considère, par conséquent, qu'il faut prendre une décision respective en ce qui concerne cet amendement ; de même M. Djuric prie de résoudre le sort de tous les autres amendements yougoslaves se rapportant à l'art. 69.

Le Président attire l'attention de la session sur ce que tous les amendements yougoslaves à l'art. 69 ont été présentés à l'art. 69 dans sa première rédaction ; donc, la Délégation yougoslave doit présenter ses observations à la nouvelle rédaction de l'art. 69, si elle le trouve nécessaire.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que la Délégation yougoslave a présenté ses amendements à la première rédaction de l'art. 69 sans tenir compte de ce que le Groupe de travail accepte cet article ou non. L'amendement yougoslave se rapporte justement à l'art. 69 dans sa première rédaction et pas à l'art. 69 dans sa nouvelle rédaction. La Délégation yougoslave estime qu'il faut tout d'abord discuter l'amendement yougoslave et ensuite l'article même.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que l'amendement yougoslave au premier texte de l'art. 69 doit être examiné comme un amendement de principe à savoir, s'il faut admettre la navigation à la dérive ou non.

Dans le projet on a établi ceci ayant en vue de faire un pas en avant dans la technique de l'exploitation du chenal navigable et dans les intérêts de la sécurité de la navigation.

Prenant en considération que la Délégation yougoslave insiste pour que la navigation à la dérive soit quand même admise sur le Danube, nous avons une nouvelle rédaction de l'art. 69 présentée par la Délégation bulgare qui tient compte pleinement du sens de l'amendement yougoslave à cet article et dont le contenu reflète parfaitement l'amendement yougoslave, et sous cette forme l'art. 69 est tout à fait acceptable.

Quant à la technique du flottage et des indications détaillées aux conducteurs des radeaux, exposées dans l'amendement yougoslave, elles peuvent être insérées dans les instructions locales pour les conducteurs des radeaux mais elles ne doivent pas être incluses obligatoirement dans les Dispositions fondamentales établies par la Commission du Danube. De même, les interprétations amples des fonctions des conducteurs des radeaux et d'autres personnes peuvent être insérées dans les règles locales de navigation, employées par les Etats danubiens et par les Administrations.

Ensuite, M. Morozov attire l'attention sur le premier alinéa de l'art. 69 du projet dans la rédaction de la Délégation bulgare qui dit la même chose que le texte de l'art. 69 dans la rédaction de la Délégation yougoslave.

Le deuxième alinéa du projet correspond au point 3 de l'art. 69 dans la rédaction de la Délégation yougoslave. Quant aux articles supplémentaires 69.a, 69-b, 69-c et 69-d, proposés par la Délégation yougo-

slave, ils se trouvent exposés dans une seule phrase à l'alinéa 3 de l'art. 69 dans la rédaction de la Délégation bulgare qui dit : „Dans les zones où la navigation à la dérive sera effectuée, on doit prendre des mesures afin de garantir la sécurité de la navigation.“ Quant aux mesures nécessaires pour la sécurité de la navigation, il est impossible de les énumérer même dans plusieurs pages. Voilà pourquoi il sera raisonnable d'accepter la formulation brève exposée dans la rédaction bulgare qui est, en même temps, tout à fait suffisante pour les Dispositions fondamentales.

L'alinéa 3 de l'art. 69 du projet dans la rédaction de la Délégation bulgare, dit que la navigation à la dérive peut être employée par chaque Etat qui le trouve nécessaire. La rédaction yougoslave fait une distinction de principe à cet article en disant de prendre ceci comme une obligation, comme une règle, comme une orientation pour tous les Etats danubiens mais cela signifie déjà une obligation, c'est-à-dire que l'amendement yougoslave veut imposer la navigation à la dérive au lieu du remorquage normale et juste au point de vue technique.

Voilà pourquoi la Délégation soviétique se prononce pour l'acceptation de l'art. 69 dans la rédaction de la Délégation bulgare.

M. Manolov (Bulgarie) déclare que la Délégation bulgare a présenté sa proposition dans la nouvelle rédaction du texte de l'art. 69 justement tenant compte de la discussion qui a eu lieu à la séance du Groupe de travail au sujet des amendements de la Délégation yougoslave à l'art. 69.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que dans le Groupe de travail par la majorité des voix on a accepté l'art. 69 dans la rédaction suivante: „La navigation des radeaux à la dérive sur le Danube est défendue.“ A la séance d'aujourd'hui la Délégation bulgare a présenté l'amendement qui permet la navigation des radeaux à la dérive et, en même temps, les autres Représentants ont changé leur point de vue probablement parce que leur point de vue précédent n'était pas fondé. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave insiste sur son amendement étant donné qu'il indique la manière dont on doit réglementer les dispositions concernant la navigation des radeaux à la dérive.

M. Sik (Hongrie) explique que dans le Groupe de travail il était contre tous les amendements yougoslaves à l'art. 69 parce que la formulation du projet était juste que notamment dans les intérêts de la navigation il serait plus juste d'interdire la navigation des radeaux à la dérive et qu'en adoptant cette formulation nous ferions un pas en avant. Cependant, au cours de la discussion, je suis arrivé à la conviction, dit *M. Sik*, qu'il n'est pas encore le moment d'interdire catégoriquement la navigation des radeaux à la dérive. C'est pourquoi j'ai changé mon point de vue et j'ai accepté la nouvelle formulation telle qu'elle est présentée dans le deuxième projet. Selon mon avis, *M. Djuric* n'a pas raison quand il dit qu'il n'y a aucune différence entre ces deux formulations. Dans la première formulation on parle de l'interdiction de la navigation des radeaux à la dérive et dans la deuxième formulation on recommande seulement d'interdire la navigation des radeaux à la dérive. C'est bien différent. Ensuite, il s'est trouvé qu'au cours de la traduction du texte russe en français des interprétations différen-

tes ont eu lieu et pour éviter cela on a proposé une troisième formulation qui permet la navigation à la dérive avec la garantie de la sécurité de la navigation, et cette formulation reflète le sens de l'amendement yougoslave.

Je veux établir ici deux faits, dit M. Sik, M. Djuric veut présenter l'affaire de manière comme s'il avait reporté soi disant une grande victoire et réalisé des progrès. „Je me suis prononcé pour le progrès et j'ai vaincu !“. En réalité, c'est tout autre chose. J'estime, qu'en interdisant la navigation des radeaux à la dérive nous aurions fait un pas en avant mais ayant en vue une certaine résistance de la part de M. Djuric devant les mesures, selon mon avis, progressistes, nous avons décidé de renoncer à ce pas en avant malgré que, tous les pays participants, hors de la Délégation yougoslave, considéraient comme juste les mesures relatives à l'interdiction de la navigation des radeaux à la dérive dans les intérêts du développement de la navigation. M. Djuric estime que ces mesures sont contre les intérêts de son pays, moi personnellement je ne suis pas d'accord avec cet opinion, dit M. Sik, mais cela le regarde. En attendant nous sommes obligés de renoncer aux mesures dont la réalisation est considérée par nous comme très importante pour les intérêts de tous les pays.

Encore un motif contre lequel je me suis prononcé dans le Groupe de travail et contre lequel je me prononce à nouveau ici, continue M. Sik. En ce moment, je suis pour la permission de la navigation des radeaux à la dérive mais je suis contre l'acceptation dans les Dispositions fondamentales des 5—6 pages d'indications détaillées aux conducteurs des radeaux concernant la manière de conduire ces radeaux à la dérive. Je considère que ce n'est pas admissible car par cela nous attirerons une attention spéciale à ces moyens de navigation.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) considère le point de vue exprimé par M. Djuric comme erroné car si l'on remplace la première et la deuxième formulation et on passe à la troisième formulation de l'art. 69, cela ne signifie aucunement que les formulations précédentes n'ont pas été fondées. Au contraire, ces formulations ont été bien fondées et elles avaient une grande valeur pour l'amélioration de la navigation mais, comme M. Sik a dit, il n'est pas encore le moment.

La Délégation bulgare a proposé une très bonne formulation à cette question exprimant, en même temps, aussi l'idée de la Délégation yougoslave. Au troisième alinéa on dit que dans les zones où la navigation à la dérive sera effectuée, on doit prendre des mesures afin de garantir la sécurité de la navigation. Cela correspond aussi pleinement à l'art. 63 que nous avons accepté à l'unanimité.

Ayant en vue que la formulation proposée par la Délégation bulgare contient tout ce qu'il y a de positif dans notre discussion, étant donné qu'elle exprime complètement les idées de l'art. 69, cette formulation, selon l'avis de la Délégation tchécoslovaque, est acceptable pour tous les pays danubiens. La Délégation tchécoslovaque approuve l'amendement de la Délégation yougoslave dans la rédaction de l'amendement bulgare et recommande de l'inclure dans les Dispositions fondamentales.

Le Président dit que tout en ne voulant pas continuer la discussion

à ce sujet, il faut néanmoins préciser en quelques mots le point de vue de la Délégation roumaine. Les autorités roumaines ont défendu la navigation des radeaux à la dérive sur le Danube pas seulement aux embouchures mais aussi sur le chenal même du secteur roumain du Danube. Cela signifie qu'en Roumanie les intérêts des Etats riverains sont depuis longtemps pris en considération, et que la Roumanie n'a subi aucun dommage ayant refusé la navigation des radeaux à la dérive ; c'est pourquoi en acceptant l'amendement yougoslave la Délégation roumaine serait contre la pratique déjà existante.

Quant au caractère et à l'esprit de notre travail, continue M. le Président, il faut dire que nous avons eu deux propositions. Dans le premier projet présenté par la Délégation soviétique nous avons rencontré la formulation dans laquelle la navigation des radeaux à la dérive a été soumise à l'interdiction mais ces mots ne signifiaient pas l'interdiction de la manière dont la Délégation yougoslave l'a comprise. Il me semble à ce qu'il paraît que les traducteurs n'ont pas pu résoudre cette question et quand M. Manolov ayant présenté sa proposition a donné une nouvelle rédaction qui explique la signification de ces mots étant donné que les mots russes „est soumis“ pouvaient être traduits en français par le mot „s'expose“ ou les mots „doit être exposé“ ou bien par les mots „devait être interdit“ ; en liaison avec cette nouvelle rédaction l'interprétation de l'art. 69 et devenue acceptable dans les deux langues. Voilà pourquoi la Délégation roumaine soutient la nouvelle rédaction présentée par M. Manolov.

M. *Djuric* (Yougoslavie) dit qu'il voudrait s'arrêter brièvement aux interventions de MM. Sik et Preoteasa.

„M. Sik dit que l'interdiction de la navigation des radeaux à la dérive est une mesure progressiste. Il dit que le moyen du transport à la dérive est vieilli, tandis que tous les Etats riverains utilisent la navigation à la dérive. Nous avons une autre notion relative au progrès.

La Yougoslavie a un grand nombre d'affluents sur son territoire, un grand réseau de routes qui se dirigent vers eux ; et c'est pourquoi le bois se transporte à la dérive sur les affluents et même sur le Danube, comme pas exemple sur le secteur Novi Sad — Smederevo.

Sans doute, aujourd'hui on a des grandes possibilités pour le perfectionnement du transport, mais je pense que M. Sik est informé des grandes destructions subies par la Yougoslavie durant la guerre dans la lutte contre les hitlériens. Le grand dommage national porté aux unités flottantes yougoslaves ne peut pas être comparé avec un autre pays. Les unités flottantes de la Yougoslavie ont été presque complètement détruites ou capturées par leurs alliées et jusqu'à présent on ne les a pas restituées à la Yougoslavie et ils naviguent sur le Danube encore aujourd'hui sous un autre pavillon. Par conséquent, quand la Yougoslavie demande la navigation libre à la dérive, c'est pour ses besoins économiques et je considère cette demande comme progressiste, tandis que le point de vue contraire est un autre point de vue.

Quant aux explications de M. le Président, je peux dire que la si-

gnification des mots proposés par M. Manolov est claire en russe et en français."

Le Président dit que, s'il n'y a pas d'autres observations, il passe au vote de l'art. 69 dans la rédaction proposée par la Délégation bulgare.

M. Djuric (Yougoslavie):

„J'estime que l'amendement yougoslave est très utile et j'insiste qu'on prenne la décision relative au sort de l'amendement yougoslave et ensuite qu'on passe plus loin."

M. Morozov (U.R.S.S.):

„Il serait raisonnable de voter le premier amendement yougoslave à l'art. 69 partie par partie."

Le Président:

„S'il n'y a pas d'autres propositions, nous procédons au vote de l'amendement yougoslave partie par partie."

M. Morozov (U.R.S.S.) propose de voter la première partie de l'amendement yougoslave jusqu'au premier point, c'est-à-dire la première proposition de la première partie dans laquelle il est dit: „Au cours de flottage ou pendant le stationnement des radeaux, son conducteur doit veiller à ne causer ni entrave ni dommage aux bâtiments navigant ou stationnant sur le fleuve."

Le Président met aux voix la première proposition de la première partie de l'amendement yougoslave.

M. Djuric (Yougoslavie):

„Monsieur le Président, voterons-nous seulement la première proposition de l'amendement?"

Le Président:

„Oui, la première proposition qui est la première partie de cet alinéa."

M. Djuric (Yougoslavie) insiste sur le vote suivant les alinéas.

M. Morozov (U.R.S.S.) insiste sur sa proposition, de voter l'amendement yougoslave suivant les parties car parmi les alinéas de cet amendement il y a des dispositions tout à fait acceptables et qui peuvent être insérées dans le projet des Dispositions fondamentales.

Cela découle des Règles de procédure de la Commission du Danube et c'est pourquoi, conformément à l'art. 23 des Règles de procédure, on peut voter suivant les parties.

Le Président met aux voix la première partie de l'amendement yougoslave qui se trouve au point 1.

La première partie du point 1 de l'amendement yougoslave à l'art. 69 du projet est acceptée à l'unanimité.

M. Morozov (U.R.S.S.) propose d'exclure la deuxième partie du point 1 de l'amendement yougoslave non parce que là l'idée est en contradiction avec les Dispositions fondamentales mais parce que le sens de cette partie est déjà reflété à l'art. 9 § 1, alinéa 4 du projet accepté à l'unanimité.

Ensuite, *M. Morozov* propose de voter le point 3 de l'amendement yougoslave dans lequel il est dit: „Il est défendu aux radeaux de laisser

traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où se trouvent immergés des câbles ou des tuyaux."

Le Président met aux voix le point 3 de l'amendement yougoslave à l'art. 69 du projet dont on a lu le contenu.

Le point 3 de l'amendement yougoslave à l'art. 69 du projet est accepté à l'unanimité.

Le Président :

"S'il n'y a pas d'autres propositions, je mets aux voix le reste des amendements yougoslaves à l'art. 69 du projet, à savoir les amendements : au point 2 et au point 4 — 69, 69-a, 69-b, 69-c et 69-d. Si la Délégation yougoslave n'a pas d'objections, nous ne lirons pas ces amendements parce qu'ils sont exposés sur trois pages."

Les amendements yougoslaves à l'art. 69 du projet énumérés ci-dessus sont rejetés par cinq voix ayant une voix „pour“.

M. Morozov (U.R.S.S.):

Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Je considère que la première partie du point 1 de l'amendement yougoslave que nous avons accepté, doit remplacer la rédaction du premier alinéa de l'art. 69 du projet. Quant au point 3 de l'amendement que nous avons accepté, il doit être placé au deuxième alinéa de l'art. 69 au lieu du texte exposé dans le projet.

Le Président passe au vote de l'art. 69 avec les parties prises à l'amendement yougoslave, dans l'ordre proposé par le Représentant de l'Union Soviétique.

On donne lecture de l'art. 69 dans sa nouvelle rédaction.

M. Morozov (U.R.S.S.):

"Il me semble qu'il sera raisonnable de prendre l'alinéa 3 de l'amendement bulgare et de l'insérer à l'art. 69 comme dernier alinéa au lieu de l'ancien alinéa 3 dans lequel il a été dit : „Afin d'assurer la sécurité de la navigation, il est établi que la navigation des radeaux à la dérive sur la partie navigable du Danube (fleuve) est soumise à l'interdiction.“ Cet alinéa se remplace par la formulation proposée par le Représentant de Bulgarie, à savoir : „Dans les zones où la navigation à la dérive sera effectuée, on doit prendre des mesures afin de garantir la sécurité de la navigation.“ Cet alinéa sera le troisième alinéa de l'art. 69 dans une nouvelle rédaction.

Donc si cet article est mis d'accord, on peut considérer que l'art. 69 sera accepté dans la rédaction qui comprend les amendements yougoslaves et bulgares concernant cet article."

On donne lecture de l'art. 69 et on le vote.

L'art. 69 est accepté par cinq voix.

La Délégation yougoslave n'a pas pris part au vote.

M. Djuric (Yougoslavie):

"Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Je veux exposer brièvement pourquoi je n'ai pas pris part au vote.

La Délégation yougoslave n'a pas pris part au vote de l'art. 69 bien que deux alinéas de l'amendement yougoslave et un alinéa de l'amen-

dement bulgare qui au fond correspondent aux exigences yougoslaves eussent été adoptés, parce qu'une pareille méthode de vote n'est qu'une tentative de changer la forme de la question qui a été posée ici par la Délégation yougoslave."

La séance est levée à 14 heures 40.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL No. 32

DE LA QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,
le soir du 2 juin 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	— M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Linhart
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 19 heures 15.

Le Président ouvre la séance et passe à la discussion de l'art. 70 des Dispositions fondamentales.

On donne lecture de l'art. 70.

L'art. 70 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 71.

L'art. 71 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 72.

L'art. 72 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 73.

L'art. 73 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 74.

L'art. 74 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 75.

L'art. 75 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 76.

L'art. 76 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 77.

L'art. 77 est accepté à l'unanimité.

On passe à la discussion de l'art. 78 du projet.

On donne lecture de l'art. 78 du projet, de l'amendement yougoslave à l'art. 78 et de la nouvelle rédaction de l'art. 78 proposée par la Délégation tchécoslovaque — (CD/SES 4/10).

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare que de la part de la Déclaration soviétique il n'y a pas d'observations car l'art. 78 dans la rédaction de la Délégation tchécoslovaque comprend également l'amendement de la Délégation yougoslave et le texte exposé dans le projet initial présenté par le Secrétariat.

Le Président met aux voix l'amendement yougoslave à l'art. 78.

L'amendement yougoslave à l'art. 78, après sa discussion, est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 78 dans la rédaction de la Délégation tchécoslovaque tenant compte de l'amendement yougoslave.

On met aux voix l'art. 78 dans son ensemble.

M. Djuric (Yougoslavie) constate que l'amendement yougoslave au texte auquel il se rapporte, est accepté. Donc, avec l'acceptation de l'amendement yougoslave, la question concernant l'art. 78 est résolue aussi.

Ensuite, *M. Djuric* déclare qu'il n'a rien contre le contenu de l'art. 78

dans la rédaction tchécoslovaque mais si on le vote après que l'amendement yougoslave aura été voté et accepté, la session se trouvera devant deux textes de l'art. 78 qui ont presque le même contenu mais une différente rédaction.

C'est pourquoi M. Djuric estime que la Délégation tchécoslovaque doit se prononcer si oui ou non elle peut retirer son amendement.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) dit que si l'on compare l'amendement de la Délégation yougoslave avec l'amendement tchécoslovaque, on verra que celui-ci comprend le sens de l'amendement yougoslave et qu'il n'a pas les points obscurs contenus dans l'amendement yougoslave.

En réponse à la question posée par le Représentant de la Délégation yougoslave continue M. Linhart, on peut dire que M. Djuric insiste sur l'acceptation littérale de son amendement seulement pour la raison qu'il est d'origine yougoslave malgré que des amendements d'autres délégations peuvent être exposés plus clairement. Si M. Djuric s'intéresse au travail pratique lors de la discussion des articles du projet, il faut qu'on accepte les amendements qui améliorent le projet sans tenir compte par quelle délégation ils ont été présentés.

Le Président ayant résumé les résultats de la discussion relative à l'art. 78, précise sa rédaction et met aux voix l'art. 78 dans son ensemble — (CD/SES 4/10 a).

L'art. 78 est accepté par cinq voix. La Délégation yougoslave n'a pas pris part au vote.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare en ce qui concerne le vote, que la Délégation yougoslave n'a pas pris part au vote de l'art. 78 non parce qu'elle n'est pas d'accord avec son contenu mais parce qu'elle considère que la question relative à l'art. 78 est épuisée étant donné que l'amendement de la Délégation yougoslave est déjà accepté.

M. Morozov (U.R.S.S.) se prononce aussi au sujet du vote de l'art. 78.

Nous avons voté, dit M. Morozov, pour l'art. 78 avec les observations se trouvant dans l'amendement de la Délégation yougoslave et tenant compte des aspirations exposées dans la rédaction tchécoslovaque de l'art. 78, non parce que c'est l'amendement yougoslave ou la rédaction tchécoslovaque mais parce que la Commission répond elle-même du texte des Dispositions fondamentales, qui doit être rédigé en conformité avec la Convention, elle est responsable des Dispositions fondamentales que nous voulons recommander aux gouvernements des pays danubiens comme base de l'élaboration des règles de navigation, d'après lesquelles on doit conduire les bâtiments sur le Danube. C'est ce désir seulement qui nous oblige à être plus attentifs et plus sévères en ce qui regarde la rédaction du texte des Dispositions fondamentales ceci est justement fait par la Délégation tchécoslovaque et par M. le Président qui comme membres de la Commission ont le droit légitime d'ajouter dans le texte quelques paroles qui précisent parfaitement l'un ou l'autre des articles du projet.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président constate que les articles 79 et 80 dans la rédaction du projet présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube sont annulés. Comme on sait, le Groupe de travail a accepté à l'unanimité la décision relative au Titre II du Chapitre VII du projet initial des Dispositions fondamentales pour que les articles 79 et 80 fussent rapportés aux Règles de la surveillance fluviale.

On passe à la discussion de l'art. 79 (ancien art. 81) du projet des Dispositions fondamentales „Service de pilotage“.

M. Djuric (Yougoslavie) insiste qu'on accepte les amendements yougoslaves aux articles 79 et 80 car ils constituent un ensemble avec les articles précédents.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que dans le Groupe de travail on a exprimé le désir commun de rapporter le Titre II du Chapitre VII relatif à l'examen des avaries qui comprend les articles 79 et 80, au point 2 de l'ordre du jour de la présente session, c'est-à-dire à la discussion des Règles de la surveillance fluviale. Ces articles sont plus proches à la surveillance fluviale qu'aux Dispositions fondamentales, étant donné que du point de vue juridique et pratique l'examen des avaries s'effectue généralement par les organisations ayant les droits juridiques, c'est-à-dire par le capitaine du port ou par les personnes compétentes respectives. Lors du travail concernant le projet, dit *M. Morozov*, nous sommes convaincus que le sens des articles 79 et 80 est plus proche aux fonctions de la surveillance fluviale. Voilà pourquoi la Délégation soviétique soutient la décision du Groupe de travail afin que le Titre II soit rapporté dans les Règles de la surveillance fluviale où seront prises en considération les observations de la Délégation yougoslave à cette question.

Le Président constate à nouveau que dans le projet qui se trouve devant les membres de la Commission, les articles auxquels la Délégation yougoslave a présenté des amendements, sont annulés.

Les amendements yougoslaves ne se rapportent plus aux présents articles du projet parce que tenant compte que les articles 79 et 80 sont rapportés au point 2 de l'ordre du jour, la numération des articles se trouve changée et c'est pour cela que *M. le Président* propose d'aborder la discussion de l'art. 79 (ancien art. 81) du présent projet „Service de pilotage“.

M. Djuric (Yougoslavie) ne partage pas l'opinion exposée par *M. le Président* et considère qu'il est opportun d'insérer les articles concernant l'examen des avaries dans les Dispositions fondamentales. Les amendements yougoslaves se rapportent aux Dispositions fondamentales et non pas aux Règles de la surveillance fluviale; tel est le point de vue de la Délégation yougoslave.

Le Président déclare que prenant en considération ce qui a été dit par le Représentant de la Yougoslavie, il faut aborder la discussion des amendements aux articles qui ont été annulés du projet des Dispositions fondamentales. C'est pour cela qu'il met aux voix la question de commencer la discussion maintenant, ou de l'ajourner jusqu'à l'examen du point 2 de l'ordre du jour.

M. Djuric (Yougoslavie) dit qu'il n'a pas posé la question de cette manière mais autrement : „Insérer les amendements yougoslaves dans les Dispositions fondamentales ou non ? Accepte-t-on les amendements yougoslaves ou non, et si on les rejette, alors quelles en sont les causes ?“

Le Président répète qu'il n'y a pas d'articles auxquels se rapportent les amendements yougoslaves. Donc, il faut résoudre la question si l'on veut ou non mener la discussion concernant ces articles.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que si l'on revient au rapport du Président du Groupe de travail fait pendant la session, on y lira l'exclusion des articles 79 et 80 du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube d'un commun accord et que ces articles sont rapportés dans le projet des Règles de la surveillance fluviale. La Délégation yougoslave a été du même avis. A quoi bon revenir aux articles, dit *M. Morozov*, qui n'existent plus dans le projet.

M. Djuric (Yougoslavie) confirme que la Délégation yougoslave n'avait pas d'objections à ce que les articles 79 et 80 dans la rédaction dans laquelle ils ont été rédigés dans le projet, soient exclus étant donné qu'une telle rédaction ne correspondait pas au sens des amendements yougoslaves et c'est pour cette cause qu'elle a présenté ses amendements. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave a donné alors son consentement à ce qu'une pareille rédaction fût supprimée estimant qu'au lieu de ces articles il serait nécessaire d'insérer d'autres articles. Étant donné que le Groupe de travail n'a pas pu résoudre le sort des amendements yougoslaves, la session devra prendre une décision respective sur cette question.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) dit que, selon son avis, *M. Djuric* exprime incorrectement le point de vue qu'il défendait auparavant. J'ai devant moi les notes prises au cours de la séance du 29 mai 1951, dit *M. Linhart*.

„Les articles 79 et 80 y compris les amendements se rapportent au point 2 de l'ordre du jour relatif aux Règles de la surveillance fluviale. Le Délégation yougoslave a été d'accord avec cela.“

Tous les membres du Groupe de travail ont décidé de rapporter ce point au point 2 de l'ordre du jour et la Délégation yougoslave n'a rien eu contre. Aujourd'hui nous entendons que la Délégation yougoslave exige d'examiner ces amendements ici à la session lors de la discussion du point 1 de l'ordre du jour ce qui est contraire au point de vue que la Délégation yougoslave défendait auparavant lors de la discussion de cette question.

C'est pour cela que par le nouveau point de vue du Représentant de Yougoslavie il faut comprendre qu'il a changé son opinion initiale et exige de nouveau d'insérer le Titre II du Chapitre VII „Examen des avaries“ dans le projet des Dispositions fondamentales.

Étant donné que ces articles sont exclus du projet, dit *M. Linhart*, avec l'accord du Représentant de Yougoslavie, il reste la question à savoir s'il faut oui ou non discuter les amendements yougoslaves.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que les amendements yougoslaves concernant l'examen des avaries sont rapportés au point 2 de l'ordre du jour de la présente session, c'est-à-dire au projet des Règles de la surveillance

fluviale sur le Danube, lorsqu'il sera utile d'aborder la discussion concernant ces amendements.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare qu'il ne peut pas accepter la proposition de *M. Morozov* car il a déjà dit auparavant qu'il serait plus utile d'insérer ces articles dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Le Président indique que bien que cela lui soit désagréable, il est obligé de rappeler au Représentant de Yougoslavie son ancien consentement de rapporter la discussion concernant ces articles à l'examen des Règles de la surveillance fluviale. *MM. Linhart* et *Morozov* en ont déjà parlé, à savoir, d'ajourner la discussion concernant ces articles jusqu'à l'examen du point 2 de l'ordre du jour.

Je me souviens bien, dit *M. le Président*, que c'était *M. Paunovic* qui était de cet avis.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que de nouveau il est obligé de répéter que la Délégation yougoslave ne peut pas accepter que le texte de ces articles soit rapporté dans les Règles de la surveillance fluviale car cela ne correspond pas aux idées de la Délégation yougoslave. Nous insistons, dit *M. Djuric*, pour que les amendements yougoslaves soient insérés dans les Dispositions fondamentales. Il ne veut pas non plus répéter les mots de *M. le Président*, dits lors de la séance du Groupe de travail, de ce que le Groupe de travail ne peut pas résoudre les questions définitivement, il peut seulement donner à la Commission son opinion. Donc, les amendements yougoslaves existent malgré que le Groupe de travail a retranché ces articles.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) dit que les amendements yougoslaves touchent non seulement le Groupe de travail mais aussi la session et, suivant le rapport de *M. Manolov*, on a décidé de rapporter les amendements yougoslaves au point 2 de l'ordre du jour de la session avec le consentement de la Délégation yougoslave. Lors des séances du Groupe de travail et de la session, le Délégué de Yougoslavie défendait ce point de vue. C'est pourquoi la proposition du Représentant de l'Union Soviétique, de rapporter cette question au point 2 de l'ordre du jour est tout à fait juste.

Le Président dit que la situation est tout à fait claire. Le Groupe de travail a préparé les matériaux pour la session très consciencieusement et la Délégation yougoslave en personne de *M. Paunovic* a consenti à ce qu'on rapportât dans les Règles de la surveillance fluviale non seulement les articles 79 et 80 mais aussi tous les amendements concernant ces articles. Il ne nous reste, constate *M. le Président*, que de passer au vote de la proposition rapportant les amendements yougoslaves au point 2 de l'ordre du jour.

On met aux voix la question de rapporter les amendements yougoslaves au point 2 de l'ordre du jour.

Cinq voix „pour“, une voix „contre“.

Les amendements yougoslaves sont rapportés à la discussion relative au point 2 de l'ordre du jour.

M. Djuric (Yougoslavie) tient le discours suivant :

„Monsieur le Président !

J'envisage la procédure employée par M. le Président comme illégale étant appuyée par la majorité des Représentants, elle a rendu impossible l'acceptation des décisions concernant deux questions très importantes, proposées par la Délégation yougoslave. J'ai en vue les amendements qui doivent être inclus dans les Dispositions fondamentales. La rédaction proposée aux articles 79 et 80 prévoit l'examen des cas de l'avarie et de l'abordage des bâtiments de manière que, suivant l'avis de la Délégation yougoslave, elle viole brutalement les droits souverains des Etats, étant donné qu'il s'agit des avaries des bâtiments étrangers se trouvant sur le territoire d'un troisième Etat et que dans ce cas le droit de faire l'examen de l'avarie appartient justement à l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon et non pas à l'Etat sur le territoire duquel a eu lieu l'avarie. Une pareille disposition viole les droits souverains de l'Etat, droits reconnus par le droit international. C'est pourquoi je considère qu'il est impossible de mener la discussion concernant les amendements yougoslaves aux articles 79 et 80 lors de la discussion du point 2 de l'ordre du jour.

La rédaction des amendements yougoslaves à ces articles est faite suivant l'esprit du droit international correspondant au principe et à la souveraineté de chacun des Etats. On se trouve dans une position contre laquelle la Délégation yougoslave proteste catégoriquement.

Lors de la discussion de cette question dans le Groupe de travail, la Délégation yougoslave a exposé les causes pour lesquelles elle a présenté ces amendements et, dans ce temps là, M. Morozov argumentait que la proposition dictée par la Délégation yougoslave est dangereuse et qu'il convenait d'exclure les articles 79 et 80 des Dispositions fondamentales. Voilà pourquoi ces articles sont rapportés dans les Règles de la surveillance fluviale. De cette manière M. Morozov a exposé son point de vue, à savoir, que les amendements yougoslaves aux articles 79 et 80 contre lesquels il s'est prononcé, devaient être rapportés aux Règles de la surveillance fluviale, sans dire un seul mot de ce que ces amendements ne sont pas en concordance avec la présente Disposition fondamentale. C'est pourquoi la Délégation yougoslave insistait à ce que ces amendements fussent insérés dans les Dispositions fondamentales ayant en vue que par l'acceptation de ces amendements la possibilité de la violation des droits souverains des Etats serait écartée.

La Délégation yougoslave ne voit pas la garantie de l'inclusion des amendements dans les Règles de la surveillance fluviale étant donné que maintenant il n'y a pas une décision de principe prévoyant l'indépendance et la souveraineté de chaque Etat, conformément à la Convention de 1948.

On tâche de nous imposer les règles qui n'étaient prévues ni par les décisions ni par le règlement de l'ancienne Commission Internationale du Danube, où l'influence appartenait à certaines grandes puissances des Etats non-riverains.

Par conséquent, les dispositions qui ont été votées ici, imposent aux bâtiments des Etats riverains les obligations qui n'existaient pas auparavant et qui ne sont pas nécessaires au cours de la navigation. C'est pour-

quoi la Délégation yougoslave a présenté des précisions dans les dispositions relatives aux obligations des bâtiments envers l'Etat dans les eaux territoriales duquel ils se trouvent.

Les présentes décisions qui ne sont pas reconnues par tous, mais votées par la majorité des voix, sont une discrimination envers les petits Etats. Cela se rapporte aussi à l'art. 5 du projet des Dispositions fondamentales. En pratique ces décisions et ceux qui leur ressemblent portent atteinte aux intérêts de la Yougoslavie.

Le sens pratique de ces dispositions consiste dans ce qu'au détriment des intérêts des Etats danubiens on préfère les intérêts de l'Union Soviétique. Ce que nous propose la Délégation soviétique est une législation de privilèges pour un seul Etat et d'obligations pour les autres. La Délégation yougoslave fait tous ses efforts afin d'élaborer des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube qui garantiraient la navigation sûre et notamment libre."

Le Président donne la parole à M. Morozov pour présenter une motion d'ordre, en conformité avec l'art. 18 des Règles de procédure.

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président, je n'ai pas terminé mon discours."

Le Président :

„On ne comprend pas de quoi il s'agit. Je donne la parole à M. Morozov pour présenter une motion d'ordre."

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Je suis membre de cette Commission et j'ai les mêmes droits que M. Morozov."

Le Président :

„Je donne la parole pour présenter une motion d'ordre."

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président, je veux terminer mon discours et ensuite vous donnerez la parole à M. Morozov."

Le Président :

„Excusez, Monsieur Djuric, vous continuerez votre discours après que M. Morozov aura exprimé son opinion concernant la motion d'ordre. La parole est à M. Morozov."

M. Morozov (U.R.S.S.) :

„Monsieur le Président !

Je ne comprend pas à quel article du projet des Dispositions fondamentales que nous discutons maintenant, à la séance donnée de la session, se rapporte le discours de M. Djuric. Je pose cette question pour qu'on puisse concentrer l'attention sur la question dont il s'agit."

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Messieurs les Représentants !

Je voudrais exprimer mon opinion d'une manière plus détaillée en ce qui regarde l'insistance de la Délégation yougoslave sur ses amendements.

La Délégation yougoslave a fait tous les efforts afin d'élaborer des règles qui correspondraient aux intérêts de tous les Etats ; c'est le sens de nos amendements. Malgré cela, tous les efforts de la Délégation yougoslave

sont restés sans résultats et par la majorité des voix ont été rejetés. Cela explique la position dans laquelle se trouve la Délégation yougoslave sur le Danube.

Dans cette Commission la Délégation yougoslave ne se trouve pas dans une position égale et cela rend impossible sa participation dans le travail de cette Commission quand par la majorité des voix on lui impose les obligations qui contredisent à l'esprit et aux articles de la Convention.

Outre cela, lors de la navigation sur le Danube les autorités des Etats riverains appliquent une discrimination brutale envers la Yougoslavie.

Par exemple, les agences yougoslaves n'ont pas la possibilité de se trouver sur le territoire de l'Union Soviétique à Reni et à Kilia. Les autorités bulgares et roumaines ont renvoyé les fonctionnaires yougoslaves de leur territoire et ont formé nos agences dans les villes Roussé, Giurgiu et Braïla. Au contraire, les agences d'autres pays fonctionnent librement sur le territoire yougoslave. Les autorités des Etats riverains arrêtent trop longtemps et sans aucune argumentation les bâtiments yougoslaves et prennent des mesures qui mettent les équipages des bâtiments dans une situation difficile. Donc, on porte un grand dommage à la navigation yougoslave.

La Commission du Danube, en imposant de pareilles décisions dont j'ai déjà parlé, viole les droits, les lois et les intérêts de la Yougoslavie.

C'est pourquoi la Délégation yougoslave constate qu'un pareil vote des articles du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, sans tenir compte des amendements justifiés de la Délégation yougoslave, viole les intérêts économiques des pays riverains, surtout de la Yougoslavie, et touchent à ses droits souverains.

Par conséquent, la majorité de la Commission a créé une telle situation qui ne permet pas à la Délégation yougoslave d'assister et de prendre part à la présente session.

La Délégation yougoslave doit en informer son gouvernement qui déterminera la position de la Yougoslavie dans cette question.

Voilà pourquoi la Délégation yougoslave est obligée de reconnaître qu'elle doit immédiatement quitter la présente session et retourner à Belgrade." (Après cela la Délégation yougoslave avec M. Djuric en tête quitte la salle de séance.)

Le Président donne la parole à M. Morozov.

M. Morozov (U.R.S.S.) :

„Messieurs les Représentants !

Nous venons d'entendre le discours de M. Djuric au sujet de son opinion concernant notre travail. Aux séances de la session, des 76 articles discutés à cette session 68 articles ont été acceptés à l'unanimité. C'est pourquoi une pareille démonstration de la part de la Délégation yougoslave n'est pas seulement une provocation mais aussi une calomnie sur elle-même. La Délégation yougoslave arrivée à la IV-ème session a mené tout son „travail“, si l'on peut l'appeler ainsi, afin de parler le plus longtemps possible et de cette manière faire traîner le travail. C'est pourquoi la démonstration faite maintenant par le Représentant de Yougoslavie ayant un

but provocateur ne nous étonne nullement. On pouvait voir cela durant tout le long du travail de la présente session, jusqu'au moment où la Délégation yougoslave est allée „à la dérive“ sur l'amendement d'avarie.

Le fait est qu'il s'agissait de cette question bien avant la séance d'aujourd'hui, dès la première séance même de la session. C'est pourquoi nous voyons qu'ils suivent la ligne de conduite de leurs patrons. Nous voyons que la Délégation yougoslave a travaillé avec nous à la session de la Commission du Danube non pour trouver une voie pour l'amélioration de la navigation sur le Danube, mais pour utiliser la session de la Commission du Danube comme une tribune politique pour leurs provocations, et calomnies, pour mieux servir ses patrons transocéaniques. A l'appui de cela sert aussi le fait qu'ils ont été les fournisseurs des inventions calomnieuses à l'adresse de l'Union Soviétique et de la Commission du Danube pour les porte-paroles calomnieuses „Voix d'Amérique“ et „BBC“.

Afin de comprendre la ligne de conduite de M. Djuric, je citerai un fait qui nous a mis sur nos gardes au commencement de la session. J'ai devant moi un extrait du journal anglais édité à Londres. Dans la communication du correspondant de Trieste du journal „Sandy Times“ il est dit que la IV-ème session de la Commission du Danube qui s'ouvre aujourd'hui à Galatz, est très importante et que le Délégué de Yougoslavie Dragoje Djuric a soit disant l'ordre de son gouvernement de poser des exigences ultimatives à la session de la Commission du Danube.

Le correspondant de ce journal souligne que la Commission du Danube n'est pas allée à la rencontre des efforts yougoslaves de prendre part au problème de la navigation sur le Danube et qu'elle a écarté les fonctionnaires yougoslaves dans la région des Portes-de-Fer et autres.

C'était le 21 mai a. c. quand nous avons commencé notre activité dans le Groupe de travail, c'est-à-dire deux jours avant l'ouverture de la session que cette correspondance a été donnée à Trieste.

Comme vous voyez, il y a une liaison réciproque et une ligne droite entre l'attitude de la Délégation yougoslave que nous voyons aujourd'hui et les intentions anglo-américaines d'intervenir comme auparavant dans les affaires des pays danubiens.

C'est pourquoi la Délégation soviétique considère que les déclarations faites par le Représentant de Yougoslavie sont privées de tout fondement. D'autant plus que durant toute la session et dans le Groupe de travail tous les amendements présentés par la Délégation yougoslave ont été discutés minutieusement et certains d'entre eux ont été acceptés en entier et les autres avec des changements partiels, d'accord avec la Délégation yougoslave. Ils n'ont pas eu assez de patience pour pouvoir assister jusqu'à l'achèvement du point 1 de l'ordre du jour et évidemment cela correspond à l'appel qu'ils ont reçu de Belgrade de la part de leurs patrons anglo-américains au sujet du trop grand nombre des articles mis d'accord.

Cela témoigne encore une fois combien les intérêts de la navigation sur le Danube sont étrangers au Représentant de Yougoslavie. Au lieu d'une participation pratique, la Délégation yougoslave a pris comme but de faire échouer le travail de la Commission du Danube.

Les attaques calomnieuses de la Délégation yougoslave ne trompent pas les peuples danubiens car ils savent bien les intérêts de qui poursuivent les Délégués de Yougoslavie.

La tentative d'échouer le travail de la Commission du Danube n'atteindra pas son but. La Commission du Danube continuera son travail dans les intérêts du développement de la navigation sur le Danube, dans les intérêts des peuples des pays danubiens.

Les Représentants de Yougoslavie ont essayé par leur déclaration qui n'a rien de commun avec la réalité, de désorganiser le travail de la session, de nous emmener de la résolution pratique de la question qui vise à l'amélioration de la navigation sur le Danube, par leur discussions inutiles et par des faits falsifiés. Prenez le fait déclaré par M. Djuric que les agences yougoslaves à Kilia et Reni ont été soit disant liquidées. Ce n'est qu'une calomnie seulement, mais c'est une calomnie peu intelligente. Il n'y avait jamais à Kilia une agence yougoslave, là-bas il n'y a même pas de voie ferrée ni de déchargement et chargement de bâtiments, il se trouve seulement de petits ateliers de réparation. Le Délégué de Yougoslavie a cité trop peu „de faits“ pour ses déclarations démagogiques.

Nous continuerons notre travail et nous prendrons des décisions dans les intérêts des pays danubiens.

Le travail de la session n'a donné aucune raison au Délégué de Yougoslavie pour faire de telles déclarations car la plupart des amendements yougoslaves, comme j'ai déjà dit auparavant, ont été acceptés ayant en vue l'amélioration du projet et la réalisation de l'unanimité concernant le projet mais le Délégué de Yougoslavie ne s'y est pas intéressé, au contraire, il a cherché tous les moyens afin de compliquer le travail. C'était son but essentiel et tout ce qui a été dit par lui, n'était qu'un déguisement.

Je ne veux pas retenir MM. les Représentants par une énumération de faits dont je dispose en nombre suffisant. Ces faits confirment le sens de notre travail qui a une tendance unie et constante vers l'amélioration de la navigation.

Toutes les circonlocutions de M. Djuric concernant la souveraineté est une démagogie provocatrice. Nous savons tous comment ils défendent „les droits souverains“ sur la parallèle 38 en Corée avec les envahisseurs américains.

La Délégation soviétique exprime l'assurance que les participants de la Commission du Danube s'unissant encore plus autour des tâches qui découlent de la Convention du Danube, trouveront d'un commun accord les meilleurs moyens pour défendre leurs droits démocratiques et souverains afin de construire la vie dans l'esprit et suivant la tendance exigée par les intérêts des peuples danubiens.

M. Sik (Hongrie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Je parle au nom de la Délégation hongroise mais j'estime que j'exprime la pensée de tous ceux qui sont présents ici, à la session.

La Délégation hongroise se range complètement à tout ce qui a été dit par le Représentant de l'Union Soviétique. Quatre fois nous avons été

lous témoins que les Délégués de Yougoslavie n'avaient qu'une seule tendance — empêcher notre travail.

L'attitude du Délégué de Yougoslavie à cette session était très caractéristique, de même qu'aux sessions précédentes et surtout pendant sa déclaration provocatrice. Le discours prononcé ici par M. Djuric a été un discours obstructionniste ; d'abord il a parlé des amendements non existants, étant donné que les articles 79 et 80 du projet initial des Dispositions fondamentales avaient été rapportés au projet des Règles de la surveillance fluviale, cela veut dire qu'il ne pouvait pas être question des amendements à ces articles. D'abord, il a consenti à rapporter ces articles à la discussion concernant le point 2 de l'ordre du jour de la session et ensuite, il a tâché d'insérer ses amendements dans les Dispositions fondamentales. Il devait alors parler de nouveaux articles mais il n'a pas fait une telle proposition. D'abord il a parlé durant une demi heure des amendements non-existants et ensuite il a parlé contre les articles non-existants parce qu'il est contre les dispositions qui se trouvent dans les articles retirés de la discussion.

Il me semble qu'il faut noter que M. Djuric pour ses attaques provocatrices a choisi un prétexte tellement ridicule.

Nous avons à faire non pour la première fois et, malheureusement, pas pour la dernière fois avec les provocations yougoslaves et je suis sûr que nous passerons outre ces provocations de même que nous avons passé outre leurs grandes provocations et nous continuerons notre travail dans une plus grande harmonie et d'une manière plus fructueuse."

Le Président :

„Je me permets d'attirer pour quelques minutes votre attention sur les observations concernant l'attitude de la Délégation yougoslave à cette session.

Dès le commencement, nous avons fait tous les efforts afin d'arriver à un résultat commun dans le travail de la session ainsi que dans les intérêts des pays danubiens.

Tout le monde sait, de la part de qui et par quels moyens nous avons reçu l'indépendance et la possibilité de garder complètement nos droits souverains nationaux — de la part de l'Union Soviétique, grâce à sa victoire sur le fascisme et grâce à l'aide qu'elle nous a prêtée et continue de prêter dans la lutte contre les impérialistes anglo-américains.

Notre travail est fondé sur la Convention du Danube qui nous a donné la possibilité de rejeter toutes les interventions impérialistes.

Voilà pourquoi, dès le commencement, nous nous sommes rendu compte que toutes les déclarations yougoslaves contre l'Union Soviétique étaient dirigées non seulement contre l'Union Soviétique mais en même temps, contre tous les Etats riverains, contre tous les pays de démocratie populaire et qu'elles étaient dictées par les présents patrons du gouvernement fasciste à Belgrade.

Je suis d'accord avec la proposition concrète de continuer notre travail qui sera encore plus fécond et qui sera utile pour nous ainsi que pour les peuples de la Yougoslavie dont les intérêts sont trahis maintenant par leurs dirigeants.

M. Manolov (Bulgarie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Permettez-moi de dire mon opinion en ce qui concerne la démonstration faite maintenant par la Délégation yougoslave.

Notre délégation se range complètement à la constatation faite par le Représentant de l'Union Soviétique M. Morozov.

Dès le premier jour, il a été clair pour nous, de même que pour toutes les autres délégations, que les Représentants yougoslaves assistaient ici non pas dans les intérêts des pays danubiens mais qu'ils étaient les agents de l'impérialisme anglo-américain, et ce n'est pas en vain que M. Djuric a souligné que les Etats danubiens avaient auparavant des conditions meilleures pour la navigation créées par d'autres Etats.

Il est évident que depuis longtemps ils cherchaient le moment pour faire cette démonstration mais ils ont choisi, comme a dit M. Sik, un moment peu favorable.

Ils sont arrivés à la session ayant un but déterminé qui était posé devant eux bien avant leur départ de Belgrade. La preuve est le fait, que M. Djuric assistait avec le texte de son intervention provocatrice préparé d'avance et tapé à la machine.

La Délégation bulgare est sûre que le travail de la Commission du Danube sera maintenant encore plus fécond dans l'esprit de l'amitié, de la collaboration des pays danubiens, dans les intérêts communs pour l'amélioration de la navigation sur le Danube, et dans les intérêts de l'affermissements des liens amicaux entre les peuples danubiens."

M. Linhart (Tchécoslovaquie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

La provocation d'aujourd'hui de la part de la Délégation yougoslave n'est pas une provocation imprévue pour nous. Depuis longtemps il fallait s'attendre à ce qu'ils tâchent d'utiliser la Commission du Danube comme une tribune pour une pareille démonstration.

Il nous est connu qu'ils sont les informateurs de radio des pays impérialistes et que c'est d'eux que sont sorties les informations calomnieuses concernant le travail de notre session dans la presse étrangère. Cette vérité est bien connue pour nous tous. Aujourd'hui on pouvait aussi voir comment ils se préparaient à une pareille démonstration. Ils ont choisi le moment quand on parlait des avaries qui sont devenues leurs propres avaries.

La Délégation yougoslave a présenté dans le Groupe de travail 51 amendements dont 8 ont été acceptés en entier, 21 amendements ont été mis d'accord à la suite de leur discussion, 9 amendements ont été pris en considération dans les amendements d'autres délégations, 7 amendements ont reçu leur résolution pendant la session même. C'est pourquoi ils n'ont pas raison de dire que leurs amendements n'avaient pas été pris en considération et c'est pourquoi ils ont choisi le moment de la discussion du titre concernant l'examen des avaries pour leur propre avarie.

La meilleure réponse à leur acte sera notre travail fécond sur le Danube, travail qui est devenu possible, grâce seulement aux grands sacri

fices des peuples de l'Union Soviétique et des pays de démocraties populaires. La Délégation yougoslave comme un agent évident de ses „amis“ transocéaniques a tâché d'empêcher notre travail mais malgré n'importe quelles provocations le travail de la Commission du Danube a évidemment de bons résultats et c'est ainsi que nous apporterons notre obole pour la consolidation de la paix.“

Le Président dit qu'il y a la proposition présentée par M. Morozov de continuer le travail en ce qui concerne les autres articles.

On met aux voix l'art. 79 auquel il y a une nouvelle rédaction proposée par la Délégation soviétique — (CD/SES 4/8). La Président demande s'il y a des observations. Vu l'absence des observations, l'art. 79 est mis aux voix.

Cinq voix „pour“.

L'art. 79 est accepté par cinq voix, c'est-à-dire à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission.

On met aux voix l'art. 80.

Cinq voix „pour“.

L'art. 80 est accepté à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission.

On vote l'art. 81 dans la nouvelle rédaction de la Délégation hongroise — (CD/SES 4/11).

M. Sik (Hongrie) justifie sa proposition concernant la nouvelle rédaction de l'art. 81.

Cinq voix „pour“.

L'art. 81 est accepté à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission.

On vote l'art. 82 qui établit que les Dispositions fondamentales sont adoptées le 2 juin 1951.

Cinq voix „pour“.

L'art. 82 est accepté à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission.

On vote l'Annexe aux Dispositions fondamentales.

Cinq voix „pour“.

L'Annexe est acceptée à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission.

Le Président passe au vote du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube dans son ensemble.

Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube dans leur ensemble sont adoptées par cinq voix, c'est-à-dire à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission — (CD/SES 4/22).

M. Manolov (Bulgarie), au nom de la Délégation bulgare, présente un projet de résolution concernant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. — ¹⁾

¹⁾ CD/SES 4/5

PROJET DE DECISION

concernant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Selon les stipulations de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (art. 8, point „f“ et art. 23), la quatrième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. D'adopter les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, élaborées par le Secrétariat de la Commission du Danube (Annexe I).

2. De recommander aux Etats danubiens — participants à la Convention et aux Administrations fluviales spéciales : sur le Bas Danube, dans le secteur des Portes-de-Fer et dans le secteur Rajka-Gönyü, de tenir compte, en établissant leurs règles, des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube.

Le Président, au nom de la Délégation roumaine, considère que le projet de décision proposé est conforme à la Convention qui prévoit l'envoi des Dispositions fondamentales aux Etats danubiens afin qu'ils établissent leurs règles de navigation, en tenant compte des recommandations faites par la Commission du Danube.

On met aux voix le projet de décision concernant le point 1 de l'ordre du jour, présenté par la Délégation bulgare.

Cinq voix „pour“.

La décision est acceptée à l'unanimité de tous les membres présents — (CD/SES 4/16).

Le Président passe au point 2 de l'ordre du jour.

M. Sik (Hongrie) exprime ses idées relatives au point 2 de l'ordre du jour et dit qu'il serait plus juste et raisonnable que la présente session se limite de confier au Groupe de travail d'écouter les opinions et les observations des membres des délégations, d'insérer les amendements présentés au projet et de noter tout cela dans les documents respectifs. Ensuite, charger le Secrétariat de la Commission du Danube de continuer le travail concernant le projet, sur les amendements parvenus, de même que sur les amendements qui peuvent parvenir afin de préparer en entier le projet des Règles de la surveillance fluviale pour la session suivante.

M. Sik présente à ce sujet le projet de décision concernant le point 2 de l'ordre du jour — ¹⁾.

PROJET DE DECISION

concernant les Règles de la surveillance fluviale

1. Charger le Groupe de travail d'examiner et de fixer dans le procès-verbal les observations des délégations concernant les Règles de la surveillance fluviale pendant la période qui reste jusqu'à la fin des travaux de la quatrième session de la Commission.

¹⁾ CD/SES 4/12

2. Charger le Secrétariat de la Commission du Danube d'examiner les observations qui ont été présentées ou qui peuvent encore être présentées, concernant le projet des Règles de la surveillance fluviale et de préparer le projet d'une façon définitive afin de le soumettre à l'examen de la V-ème session de la Commission du Danube.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que la Délégation soviétique partage complètement le point de vue de M. Sik concernant le point 2 de l'ordre du jour et il considère comme acceptable la proposition présentée par lui.

Le Président met aux voix le projet de décision de la Délégation hongroise concernant le point 2 de l'ordre du jour.

Cinq voix „pour“.

La décision est acceptée à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission — (CD/SES 4/17).

Le Président prie M. Manolov, Président du Groupe de travail, de prêter attention dans son travail futur à la nouvelle tâche qui découle de cette décision.

La séance est levée à 23 heures 30.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 33

DE LA QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 3 juin 1951

Président

— M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie

— M. Manolov

Hongrie

— M. Sik

Roumanie

— M. Preoteasa

Tchécoslovaquie

— M. Linhart

U.R.S.S.

— M. Morozov

La séance est ouverte à 12 heures.

Le Président en ouvrant la séance prie le Président du Groupe de travail de communiquer à la Commission les résultats de l'activité du Groupe de travail en ce qui concerne le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale.

M. Manolov (Président du Groupe de travail) rapporte qu'à la séance du Groupe de travail on a examiné le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale. Des amendements ont été présentés à ce projet de la part des Délégations roumaine, hongroise, tchécoslovaque et bulgare. Les participants à la séance du Groupe de travail ont changé d'avis en ce qui concerne le projet en entier ainsi que les amendements présentés.

A la suite de la discussion du projet des Règles de la surveillance fluviale dans la séance du Groupe de travail, il a été transmis au Secrétariat de la Commission du Danube pour son élaboration ultérieure, conformément à la décision de la session prise à la séance précédente.

Pour cela le Groupe de travail considère son activité comme terminée pour la présente convocation. Les procès-verbaux des séances du Groupe de travail ont été remis à l'archive du Secrétariat de la Commission du Danube. (CD/SES 4/GT PV/1 — CD/SES 4/GT PV/13).

On prend note du rapport du Président du Groupe de travail *M. Manolov*.

Le Président passe au point 3 de l'ordre du jour „Les droits de navigation et les taxes particulières sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948).“

La parole pour le rapport concernant les droits de navigation et les taxes particulières sur le Danube est donnée à *M. Durda* (Services de la Commission) — CD/SES 4/27.

M. Nemeti (Hongrie) dit qu'étant donné que la question des taxes particulières n'a pas été jusqu'à présent réglementée, elle est devenue un obstacle sérieux pour la navigation sur le Danube. Comme on sait, les anciennes Administrations exigeaient aux capitaines des bâtiments le paiement des taxes en monnaie libre. Mais, ce n'est pas juste d'exiger le paiement des taxes en devis étrangers, le paiement de toutes les dépenses des Administrations étant fait en monnaie nationale. Le fait que les Administrations veulent avoir une réserve de monnaie libre, contredit au sens et au fond de l'art. 37 de la Convention. Conformément à cet article les taxes perçues ne doivent pas être une source de revenu. Les taxes particulières perçues par les Administrations fluviales spéciales, conformément à

l'art. 36 de la Convention, doivent couvrir seulement les dépenses des travaux effectués par ces Administrations. Il y a des Administrations qui depuis 1948 perçoivent les taxes en monnaie nationale et le total de ces taxes, dont le sort n'est pas déterminé jusqu'à présent, a été déposé dans le dépôt du trésor. On ne peut pas laisser les compagnies de navigation dans la situation où elles se trouvent depuis quelques années, c'est-à-dire sans règles déterminées précisément en ce qui concerne la perception des taxes particulières. Voilà pourquoi nous tâchons de régler cette question.

La tâche des Etats qui ont signé la Convention est d'écarter toutes les difficultés de la navigation sur le Danube et d'aider à son développement.

M. *Manolov* (Bulgarie) expose à l'attention de la session le mémorandum de la Délégation bulgare sur cette question — (CD/SES 4/6).

Le *Président* dit qu'il est parvenu un projet de résolution relatif aux taxes, présenté par la Délégation bulgare — (CD/SES 4/13).

M. *Morozov* (U.R.S.S.) dit qu'après avoir adopté à la Conférence du Danube en 1948 la Convention dans laquelle on indique aussi les modalités de la perception des taxes des bâtiments navigant sur le Danube, les membres de la Commission du Danube, les pays-membres de la Convention, soulèvent cette question pour la première fois. La Délégation soviétique soutient cette initiative du Secrétariat de la Commission du Danube comme une entreprise qui guide à temps les participants de la Convention vers la solution de toutes les questions liées avec les taxes, conformément aux indications qui sont reflétées au Chapitre IV de la Convention. A présent, il n'y a pas d'autres taxes, outre celles qui sont établies pour le passage par le Canal de Soulina et dans la région des Portes-de-Fer.

Ces modalités établies auparavant par l'Administration des Portes-de-Fer et par la Commission Européenne du Danube existent encore aujourd'hui et continuent d'être appliquées jusqu'à présent, bien qu'elles ne correspondent pas maintenant à la Convention adoptée en 1948.

Le premier pas dans cette question a été effectué par la Délégation tchécoslovaque et, comme on le sait, cela a été noté dans le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1951.

En étudiant cette question les collaborateurs de la Commission du Danube sont partis pour les secteurs des Administrations du Bas Danube et des Portes-de-Fer où ils ont pris connaissance des documents et des instructions d'après lesquels s'effectue la perception des taxes. On a constaté de cette manière que les méthodes des calculs et du jaugeage des bâtiments étaient vieilles. Comme on voit du rapport, en pratique pour la perception des taxes figurent le franc or, le franc suisse et, si l'on se tient au document présenté par la Délégation bulgare, on voit que la Banque nationale de Yougoslavie prétend pour le passage des bâtiments dans la zone des Portes-de-Fer le paiement des taxes en devis étrangers (en dollars, livres sterlings et autres). Et c'est bien naturel que la Délégation bulgare attire notre attention sur ce fait.

Dans la solution de la question relative aux taxes les Administrations sont autonomes, elles établissent elles-mêmes le taux de ces taxes et les

modalités de leur perception. Cependant, les Administrations de ces zones fonctionnent jusqu'à présent se basant sur les anciennes modalités et sur les principes de l'ancienne entente.

Si nous nous référons aux propositions exposées dans le projet de la résolution bulgare, dit M. Morozov, nous verrons des conseils pratiques pour ce que nous devons faire dans l'avenir. Il me semble qu'ils sont tout à fait justes, et maintenant nous n'avons plus rien à dire. Nous attirons l'attention des Etats danubiens afin qu'au cours de la conclusion des accords ils prennent en considération les recommandations de la Commission du Danube et comme nous voyons dans le projet de la résolution proposé, cette recommandation consiste en ce que les pays — membres des Administrations prévoient comme règle pour la perception des taxes particulières des bâtiments le devis des Etats — membres de l'Administration donnée. En même temps, on recommande de prévoir la possibilité de la perception des taxes particulières en tout autre monnaie, après s'être concerté avec les banques des pays — membres des Administrations.

Il me semble, continue M. Morozov, que cela permettra d'améliorer et de faciliter les conditions du travail des compagnies et des sociétés de navigation fonctionnant sur le Danube et de régler leurs relations financières avec les Administrations. Ici tous les Etats danubiens, sur le territoire desquels existent des Administrations spéciales fluviales, ont des possibilités égales. Le projet recommande d'établir les règles pour le calcul des taxes des bâtiments, conformément à l'art. 38 de la Convention, c'est-à-dire d'après la jauge. C'est une question très compliquée parce que, jusqu'à présent, il n'y a pas de modalités unifiées pour le calcul des taxes sur le Danube. Il faut se préparer pour ce travail et il faut y consacrer beaucoup de temps.

La Délégation soviétique soutient la résolution proposée, en espérant qu'à l'une des sessions ordinaires de la Commission du Danube elle aura la possibilité, conformément à l'art. 36 de la Convention, d'écouter un rapport relatif aux taxes établies par les Administrations.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) annonce que les compagnies tchécoslovaques de navigation se trouvaient dans une situation difficile au sujet des taxes particulières, parce que la question n'avait pas été éclaircie et qu'il n'y avait pas de principes déterminés.

Au commencement même du travail de la Commission du Danube la Délégation tchécoslovaque a soulevé cette question qui est notée maintenant dans le travail de la session et après l'avoir discutée, une résolution a été présentée qui rapproche la Commission de la solution de ce problème. Par suite la Délégation tchécoslovaque se prononce pour le projet de la résolution proposée par la Délégation bulgare et recommande de l'accepter en s'assurant l'obligation de le prendre pour guide dans son travail dans le secteur Rajka—Gönyü.

Le Président se prononce, au nom de la Délégation roumaine, pour l'acceptation des recommandations exposées dans le projet de résolution bulgare qui tient compte des intérêts de la navigation. La proposition faite n'impose pas un seul devis comme c'était dans les anciennes règles où, dans

la plupart des cas, on indiquait un devis qui n'appartenait pas aux Etats intéressés à la navigation sur le Danube. A présent, on peut se concerter avec les banques nationales des pays danubiens en ce qui concerne le paiement des taxes dans une autre monnaie. Les pays danubiens dont les bâtiments naviguent sur le Danube, ont exprimés déjà ce désir et c'est pourquoi les recommandations faites par la Délégation bulgare correspondent non seulement à la réalité mais aussi aux désirs qui ont été exprimés. Quant à la République Populaire Roumaine on sait, qu'il y a déjà longtemps qu'elle donne ces possibilités aux pays danubiens.

On donne lecture du projet de décision et on le met aux voix.

Cinq voix „pour“.

La décision concernant la perception des taxes particulières sur le Danube est acceptée à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission — (CD/SES 4/18).

Le Président passe au point 4 de l'ordre du jour „Ratification des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube“.

M. Morozov (U.R.S.S.) en qualité de Secrétaire de la Commission, conformément au Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, présente à l'approbation de la session la nomination de *M. Rusu* et de *M. Csák* aux postes de Secrétaires adjoints.

M. Morozov dans son intervention donne la caractéristique positive de *M. Rusu* et de *M. Csák* pendant la période de leur travail dans l'appareil de la Commission.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) soutient la caractéristique donnée par le Secrétaire de la Commission de *M. Rusu* et de *M. Csák*, et au nom de la Délégation tchécoslovaque présente un projet de décision relatif à la ratification de *M. Martin Rusu* comme Secrétaire adjoint du Secrétariat et de *M. Ervin Csák* comme Secrétaire adjoint des Services — (CD/SES 4/14).

Le Président passe au vote de la proposition de la Délégation tchécoslovaque.

Cinq voix „pour“.

La proposition de la Délégation tchécoslovaque relative à la ratification de *M. Rusu* et de *M. Csák* comme Secrétaires adjoints est acceptée à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission — (CD/SES 4/19).

Le Président passe au point 5 de l'ordre du jour et dit qu'ayant en vue l'achèvement des travaux de la présente session, il faut établir l'ordre du jour préliminaire de la session suivante. Conformément aux propositions présentées, il présente l'ordre du jour préliminaire et il estime nécessaire d'établir la date de la convocation de la V-ème session — (CD/SES 4/15).

Le Président, au nom de la Délégation roumaine, propose de convoquer la V-ème session ordinaire à Galatz, le 10 décembre 1951, avec l'ordre du jour préliminaire suivant :

1. Rapport du Secrétariat concernant son activité durant l'année 1951 et le plan de travail de la Commission pour l'année 1952 ;
2. Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale sur le Danube ;

3. Etablissement d'un système uniforme du balisage sur le Danube ;
4. Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948) ;
5. Exécution du budget des dépenses en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952.

M. Linhart (Tchécoslovaquie) dit que la Délégation tchécoslovaque est d'accord avec l'ordre du jour préliminaire proposé pour la V-ème session.

Le Président met aux voix le projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour „Ordre du jour et date de la convocation de la V-ème session“.

Cinq voix „pour“.

L'ordre du jour préliminaire de la V-ème session de la Commission du Danube est accepté à l'unanimité de tous les membres présents de la Commission — (CD/SES 4/20).

Le Président :

„Messieurs les Représentants — membres de la Commission du Danube !

Les travaux de la IV-ème session de la Commission du Danube sont finis et en toute modestie on peut dire que nous avons fait un grand et considérable travail. La Commission du Danube continue sa voie d'après laquelle elle suivait dès son établissement, c'est-à-dire la voie de l'écartement des anciennes vestiges sur le Danube en apportant son aide pour construire une vie nouvelle. Cela s'affirme par l'adoption des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube que nous avons adoptées à la présente IV-ème session. Personne de nous n'a aucun doute en ce qui concerne l'importance de ces Dispositions au point de vue technique, économique et de leur conformité avec la Convention de 1948.

Ce n'est pas agréable pour moi, mais je dois quand même revenir à la position de la Délégation yougoslave. Il faut noter que la Délégation yougoslave ne s'intéressait point aux questions de l'amélioration de la navigation sur le Danube, mais elle agissait contre les intérêts des pays danubiens et même contre les intérêts des peuples de Yougoslavie. Sa position a été tout à fait étrangère au travail de notre Commission, parce qu'elle suit la voie dans laquelle elle est dirigée par les provocateurs d'une nouvelle guerre mondiale. Voilà pourquoi ils ne se sentaient pas bien parmi nous !

La position générale, exprimée par chacune des délégations présentes ici, a montré encore une fois que notre travail pratique a des racines profondes dans la collaboration internationale des pays danubiens, dans leur tendance pour la paix. C'est la Grande Union Soviétique qui est à la tête de la politique menée par les pays de démocraties populaires dans la lutte pour la paix.

Chacune des délégations représentées ici a donné son apport positif dans notre travail général.

Je veux remercier le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube et tous ceux qui ont travaillé à cette session et surtout les tra-

ducteurs, pour leur aide dans le travail de la IV-ème session de la Commission du Danube.

Je souhaite encore une fois le succès dans le travail du Secrétaire et des collaborateurs de l'appareil de la Commission qui restent ici pour continuer le travail qui leur est confié par la Commission du Danube.

Je déclare la quatrième session de la Commission du Danube close."

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

ANNEXES

1.
RAPPORTS

R A P P O R T

sur le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission !

Le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, présenté à l'examen de la IV-ème session de la Commission du Danube a été élaboré par les Services de la Commission, conformément aux principes et aux dispositions exposés dans la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948.

Conformément à l'art. 23 de la Convention, la navigation sur le Bas Danube, dans le secteur des Portes-de-Fer et dans le secteur Gönyü-Rajka s'effectue en conformité avec les règles de navigation établies par les Administrations fluviales des zones indiquées ; la navigation dans les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs dont le territoire est traversé par le Danube et, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

Il est dit dans la Convention qu'en établissant leurs règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations doivent tenir compte des Dispositions fondamentales établies par la Commission en ce qui concerne la navigation sur le Danube.

I

Tenant compte de l'importance des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et de la nécessité de leur établissement dans le plus bref délai possible le Secrétariat et les Services de la Commission ont procédé à la préparation du projet immédiatement après l'approbation du plan de travail de la Commission pour l'année 1950.

Conformément au plan, les Services ont effectué un travail préparatoire. On a étudié et arrangé les règlements et les règles de navigation qui s'appliquaient sur le Danube ainsi que sur les autres fleuves. Le Secrétariat et les Services ont organisé à ce sujet des délibérations avec les capitaines des bâtiments et des ports.

Comme résultat on a préparé une variante préliminaire du projet qui a été envoyée aux membres de la Commission — Représentants des pays danubiens qui ont discuté le projet sur place. Cela a donné la possibilité à un grand nombre de spécialistes d'en prendre connaissance et de donner leurs propositions et remarques.

On a obtenu de la part des organisations compétentes et de certains spécialistes de la Bulgarie, de la Hongrie de la Roumanie, de l'Union Soviétique, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie des remarques et des propositions très importantes qui pour la plupart ont été introduites dans la deuxième variante du projet présentée à l'attention de la IV-ème session.

II

Le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube comprend 9 chapitres et 84 articles.

Le Chapitre I, comprend les dispositions générales qui garantissent la sûreté de la navigation des bâtiments et comprend 16 articles. Ce chapitre détermine aussi les domaines de l'application des Dispositions fondamentales.

L'art. 1 dit que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube s'appliquent à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la Mer Noire en suivant le bras de Soulina avec accès à la mer par le Canal de Soulina ce qui correspond à l'art. 2 de la Convention.

Les articles 2 et 3 établissent l'ordre de la navigation des bâtiments dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents.

Dans ce cas la navigation des bâtiments s'effectue conformément aux règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

L'art. 4 comprend des dispositions qui déterminent l'hivernage des bâtiments ainsi que la manière dont ils doivent recevoir l'abri dans le cas où des causes météorologiques ou autres ne donnent pas la possibilité de continuer la navigation.

L'ordre de l'accès des bâtiments sur le lit principale du Danube n'a pas encore été établi. L'art. 5 du projet détermine cet ordre et établit le système des signaux qui réglemente l'accès des bâtiments par les affluents et les canaux d'accès.

L'art. 6 comprend les dispositions relatives au recrutement des équipages des bâtiments. Il est établi que l'équipage des bâtiments doit être recruté conformément à l'état du personnel et doit être suffisant pour garantir la sûreté du bâtiment ; les capitaines des bâtiments doivent posséder les diplômes ou les certificats correspondants donnant le droit de gouverner le bâtiment, et les mécaniciens doivent posséder les certificats donnant le droit de gouverner les mécanismes. L'ordre de délivrance des diplômes doit être déterminé par les autorités compétentes.

L'art. 8 établit que tous les bâtiments qui doivent effectuer un voyage sont tenus d'être en bon état technique afin d'assurer la sûreté de la navigation.

L'accomplissement de la présente disposition répond à l'exploitation normale de la flotte, afin de garantir la sûreté de la navigation.

A *l'art. 9* sont exposés les principes essentiels suivant lesquels doit être établi le balisage. Le balisage sur le Danube doit marquer les limites, la direction et la profondeur des voies navigables ainsi que le jalonnement

des obstacles et des constructions se trouvant dans les limites des voies navigables ou à la proximité immédiate de celles-ci. Le balisage doit être installé (de jour et de nuit) pendant toute la période de la navigation, et tous les points difficiles du fleuve doivent être réglementés par des signaux et des portes d'avertissement.

L'établissement des dispositions du présent article donne la possibilité d'améliorer considérablement les conditions de la navigation. Les bâtiments pourront naviguer non seulement de jour mais aussi de nuit ce qui est impossible à présent dans plusieurs secteurs du Danube.

Aux articles 10 et 11 sont exposées les dispositions généralement prises en ce qui concerne les marques d'identification, les pavillons et les échelles du tirant d'eau des bâtiments.

Il est établi que certains bâtiments navigant sur le Danube ne possèdent pas tous les papiers de bord nécessaires ce qui est en contradiction avec les règles élémentaires de navigation prises en général.

En rapport avec cela l'art. 12 du projet établit l'obligation pour tous les bâtiments d'avoir les papiers de bord déterminés.

Comme papiers de bord déterminés le projet comprend : le certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat porté par le bâtiment, le certificat de propriété, le certificat de jaugeage, le certificat qui atteste la possibilité de la navigation, le rôle d'équipage, le journal de bord et le certificat de passagers.

Les articles 13, 14, 15 et 16 établissent les dispositions relatives à la ligne de flottaison en charge, à l'interdiction du dépassement de la norme du jaugeage, du nombre de passagers ainsi qu'à l'obligation des bâtiments d'avoir en quantité suffisante les moyens contre l'incendie, de sauvetage, de signalisation et les pompes.

Le Chapitre II comprend les dispositions qui établissent l'ordre de la navigation des bâtiments dans les différentes conditions. Le projet prévoit le ralentissement de vitesse des bâtiments passant près d'un port, des bâtiments qui stationnent, des constructions hydrotechniques et d'autres ; de même il est interdit de jeter l'ancre aux endroits où sont immergés des câbles et des tuyaux à travers du fleuve.

Les articles 19 et 22 établissent le système uniforme des signes indiquant les passages navigables, les passages de bacs et les endroits où sont immergés des câbles et des tuyaux.

L'art. 20 dit que la puissance des remorqueurs doit être suffisante pour pouvoir faire toutes les manoeuvres nécessaires.

Le projet interdit la navigation des bâtiments à la même hauteur, sauf le cas du dépassement et réglemente le passage sous les ponts seulement aux endroits indiqués par les signes spéciaux.

Il est nécessaire d'attirer l'attention surtout à l'art. 24 qui détermine les cas concrets quand le départ des bâtiments en navigation est défendu.

Il est prévu que le départ des bâtiments en navigation est défendu dans les cas suivants : en cas de la voie d'eau du corps, en cas si le poids de la cargaison dépasse les normes du chargement et en cas où le fonctionnement des gouvernails du bâtiment est défectueux. Le départ des bâti-

ments en navigation est aussi défendu s'ils n'ont pas le certificat attestant la possibilité de navigation ou le certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon de l'État porté par le bâtiment.

L'établissement de certaines dispositions à ce sujet est nécessaire afin de garantir la sûreté de la navigation.

Dans le Chapitre II sont exposées d'une manière détaillée les dispositions qui déterminent l'ordre de la navigation des bâtiments sur les points difficiles du fleuve. On établit qu'à l'approche des points difficiles du fleuve les bâtiments sont tenus de prendre toutes les précautions et, s'il est nécessaire, ralentir la vitesse de leur marche.

La navigation à la même hauteur, le dépassement et le croisement dans les coudes brusques et dans les endroits où le chenal n'a pas une largeur suffisante, doivent être interdits.

On détermine aussi le système des signaux phoniques au cours du croisement des bâtiments quand ils vont à la rencontre et au cours du dépassement; on en parle aux articles 27, 28 et 30 du projet.

L'art. 29 comprend une disposition d'après laquelle le bâtiment navigant en aval a le droit de choisir le cours et à l'approche simultanée d'un point difficile du fleuve il a la priorité de passer le premier; c'est tout à fait clair, car le bâtiment qui navigue en aval se trouve dans des conditions plus difficiles, étant donné qu'il suit le courant. Jusqu'à présent, cette disposition n'a pas été déterminée et légalisée sur le Danube et le présent projet tient compte des désirs des navigateurs à cet égard.

L'art. 40 détermine l'ordre de la navigation des bâtiments à voiles. Dans ce cas on s'est basé sur les dispositions qui s'appliquaient sur le Danube auparavant. Tenant compte du développement moderne de la navigation au point de vue technique, on a noté que l'utilisation des bâtiments à voiles sur le Danube a lieu seulement pour la pêche aux embouchures du Danube.

Le Chapitre III qui détermine l'ordre et le système des feux et des signaux appliqués sur les bâtiments en navigation, comprend 27 articles.

L'art. 43 établit les signaux visuels des bâtiments quand ils viennent sur tribord et pour cela on prévoit :

- de jour une agitation à tribord d'un pavillon bleu foncé;
- de nuit une succession d'éclats blancs à l'aide d'un fanal.

L'art. 44 comprend les dispositions relatives aux feux du bâtiment à vapeur en marche. Le bâtiment à vapeur en marche ayant plus de 10 tonnes de déplacement est tenu de porter à une hauteur au moins de 6 m. au dessus du pont un feu blanc brillant et sur les bords les feux distinctifs suivants : un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord. La visibilité et le secteur du rayonnement de la lumière sont généralement acceptés sur le Danube.

Il est nécessaire de noter que le projet prévoit un feu permanent au lieu du feu bleu temporaire de poupe qui s'appliquait auparavant sur le Danube.

Les articles 46 et 47 déterminent les feux des bâtiments à voiles et

des petits bâtiments, c'est-à-dire des bâtiments ayant moins de 10 tonnes de déplacement.

L'art. 48 détermine les feux des remorqueurs en marche.

Si le bâtiment navigant seul porte un feu blanc disposé à une hauteur suffisante, alors le remorqueur doit porter le deuxième feu blanc disposé au-dessous du premier feu blanc à une distance suivant la verticale de 1 à 2 m. Cela signifie que le bâtiment remorque un ou plusieurs bâtiments ou radeaux.

Si dans le convoi se trouve un ou plusieurs bâtiments chargés de matières dangereuses (produits pétroliers ou autres) le remorqueur doit porter en plus des feux prescrits, encore un feu rouge.

Les articles 52, 53 et 55 comprennent les dispositions relatives aux signaux phoniques des bâtiments en marche et au stationnement par un temps de brume, de brouillard, d'averse et de tempête de neige. Il est prévu que les bâtiments en marche doivent utiliser seulement le sifflet ou la sirène et au stationnement seulement la cloche.

L'art. 54 donne les dispositions qui déterminent les feux des bâtiments mouillés ou amarrés. Contrairement aux bâtiments en marche, les bâtiments au stationnement ne portent que le feu visible du côté du chenal.

L'art. 57 détermine les signaux en cas d'impossibilité de se gouverner et les signaux de secours. Le signal de secours s'effectue en agitant avec la main tendue un pavillon de signalisation, un morceau d'étoffe ou un objet similaire et de nuit en agitant n'importe quel feu ; l'attention peut être aussi attirée par un autre signal convenable visuel ou phonique.

Le bâtiment qui se trouve dans l'impossibilité de se gouverner doit le faire savoir par des coups intermittants de sifflet ou de la sirène ou par tout autre signal approprié.

L'art. 58 donne les dispositions concernant les signaux des bâtiments échoués ; de jour — deux pavillons de couleurs ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement à une hauteur suffisante ; de nuit — deux feux rouges.

L'art. 60 établit les mesures relatives au jalonnement du bâtiment échoué ou coulé.

Les articles 61, 62 et 63 déterminent les signaux des radeaux remorqués, mouillés, amarrés ou échoués.

Le radeau qui suit le remorqueur doit montrer de nuit une flambée du feu blanc dans le cas où un autre bâtiment s'approche.

Le radeau lorsqu'il est mouillé ou amarré doit porter à chacune des extrémités un feu blanc visible du côté du chenal.

L'art. 64 détermine les signaux des engins de dragage. Sur l'engin de dragage pendant son travail on hisse sur un mât ou sur une autre place bien apparente : de jour un ballon noir et de nuit un feu rouge ou vert suivant le côté du chenal où le passage est libre.

Après avoir entendu le signal phonique d'avertissement du bâtiment qui s'approche de l'engin de dragage, ce dernier doit donner un signal phonique prolongé et outre cela, faire agiter du côté du passage libre — de

jour un pavillon noir, et de nuit montrer un feu vert ou rouge supplémentaire suivant le côté du chenal où le passage est libre.

Dans le cas où le passage est impossible, on hisse sur l'engin : de jour trois ballons noirs, disposés verticalement et de nuit trois feux rouges.

Les articles 65 et 66 déterminent les signaux phoniques quand le bâtiment veut lever ou jeter l'ancre ainsi que les signaux de la conduite du convoi.

Jusqu'à présent, ces signaux n'étaient pas déterminés et légalisés sur le Danube. Dans ce cas on a pris en considération le désir des navigateurs.

Il est nécessaire de noter que presque tous les feux et les autres signaux prescrits dans le présent chapitre sont généralement acceptés dans la pratique navale et fluviale y compris sur le Danube.

Le Chapitre IV détermine les précautions à prendre pour les bâtiments en marche, mouillés ou amarrés.

Il est prévu que le bâtiment pendant le mouillage ou l'amarrage doit être placé de telle manière qu'il n'empêche pas la libre navigation et ne cause pas de dommage au balisage, aux constructions hydrotechniques, portuaires et autres ; dans ce but les capitaines, les patrons ainsi que les autres personnes qui ont un rapport avec les bâtiments indiqués, doivent prendre toutes les précautions possibles suivant la situation.

Les bâtiments, pendant le mouillage dans un endroit dont la profondeur ne dépasse pas 3 m., doivent marquer par un signe approprié l'endroit où se trouve mouillé l'ancre.

Quand un objet qui fait partie de l'équipement du bâtiment se trouve coulé et présente un danger pour la navigation, le capitaine ou le patron doit prendre les mesures immédiates pour son renflouement et en premier lieu pour son jalonnement.

Le Chapitre V donne les dispositions qui déterminent l'ordre de la navigation des radeaux. Au lieu des anciennes dispositions le projet prévoit l'interdiction de la navigation des radeaux à la dérive.

Une telle situation est due aux circonstances suivantes :

a) Le lit principal du Danube est l'artère la plus importante de transport de l'Europe Centrale et de l'Europe de Sud-Est.

L'utilisation de la flotte de transport sur le Danube s'accroît d'une année à l'autre par l'application des méthodes modernes de l'exploitation de remorquage, par l'accélération de vitesse et l'accroissement de la circulation des bâtiments, ainsi que par le complètement des convois de charge ;

b) Le régime hydrologique a un caractère très compliqué (grande vitesse du courant, passes étroites, seuils, etc.) ce qui rend la navigation des radeaux à la dérive très dangereuse ;

c) Sur le Bas Danube la navigation des radeaux à la dérive est défendue depuis des dizaines d'années (voir art. 79 des Règles de navigation sur le Bas Danube) ;

d) Sur tous les grands fleuves où la circulation des bâtiments est très grande, la navigation des radeaux à la dérive est défendue, car elle rend la navigation très difficile ;

e) L'expérience des dernières années a prouvé qu'en effet, sauf quel-

ques cas isolés, la navigation des radeaux à la dérive sur le Danube ne se pratique presque plus.

Tenant compte de ce qui était exposé ci-dessus, on peut tirer la conclusion, que l'interdiction de la navigation des radeaux à la dérive sur le lit principal du Danube n'est aucunement au détriment des intérêts économiques des pays danubiens, mais au contraire crée des conditions plus favorables pour la navigation sur le Danube et diminue la possibilité des avaries, ce qui correspond à l'esprit de la Convention.

La pratique des dernières années a montré qu'étant donné l'augmentation du trafic, l'utilisation de la technique moderne dans la navigation et l'exploitation des bâtiments, l'augmentation de vitesse ainsi que l'utilisation très large des moyens de tractions dans les grands convois, la navigation des radeaux à la dérive sur le Danube empêche la navigation normale et ne répond pas aux exigences de sa sécurité.

Le Chapitre VI donne les dispositions qui déterminent l'ordre et les précautions à prendre pour le transport des matières dangereuses.

Le projet établit que par matières dangereuses on comprend les matières explosives ou toxiques ainsi que les produits pétroliers.

Pendant le transport de ces matières, les bâtiments doivent porter : de jour à l'avant un pavillon triangulaire de couleur rouge et de nuit un feu rouge. Outre cela, les bâtiments transportant les produits pétroliers doivent être de couleur grise (blanc argent) avec une bande bleu clair ayant 15 cm. de largeur, tout autour de la coque du bateau, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, ce qui correspond à la pratique actuelle qui existe sur le Danube.

Les bâtiments chargés de matières dangereuses pendant le remorquage doivent être placés aussi loin que possible des autres bâtiments autant que cela est compatible avec la sécurité de la navigation et l'ordre de la formation du convoi.

Il est interdit aux bâtiments qui transportent des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts, de s'ammarrer ou de mouiller à proximité d'autres bâtiments ou au voisinage d'une voie ferrée ou d'habitations situées près des rives.

Le Chapitre VII détermine les mesures relatives au secours à porter aux bâtiments avariés ainsi que les principes pour l'examen des avaries.

Le Chapitre VIII établit les dispositions essentielles relatives au service de pilotage.

Le projet prévoit les secteurs où le pilotage est obligatoire : les embouchures du Danube et le secteur de l'Administration des Portes-de-Fer.

Dans ces secteurs le service de pilotage s'organise par les Administrations.

Dans les autres secteurs du Danube le pilotage s'organise, s'il est nécessaire, indépendamment par les compagnies de navigation des pays.

L'assurance des bâtiments par le pilotage, le recrutement des corps de pilotes des Administrations s'établissent par un accord spécial entre les Etats-membres des Administrations.

Dans tous les cas les corps de pilotes peuvent être recrutés seulement parmi les citoyens des pays danubiens et les corps de pilotes des Administrations seulement parmi les citoyens des pays danubiens — membres des Administrations respectives.

Tout le personnel du service de pilotage doit avoir passé des examens et avoir les diplômes ou les certificats respectifs délivrés par l'Administration ou par les organes compétents de l'Etat si cela regarde les pilotes des compagnies de navigation.

Le Chapitre IX donne les dispositions finales. Il est prévu que les Dispositions fondamentales peuvent être modifiées ou complétées à tout moment, suivant la décision de la Commission du Danube. Tout différend au sujet de l'interprétation des Dispositions fondamentales est résolu aussi par la Commission du Danube, et ses décisions pour les parties au différend sont définitives.

Le projet a une Annexe où se trouvent exposés les termes nautiques et fluviaux employés dans les Dispositions fondamentales.

* * *

De cette manière le projet détermine et établit les dispositions générales relatives à la navigation des bâtiments et à la sûreté de la navigation normale, le projet détermine un système uniforme des feux et d'autres signaux des bâtiments, établit les principes essentiels du balisage ainsi que les dispositions générales relatives au recrutement des équipages, à l'aménagement et à l'état technique des bâtiments ainsi que les dispositions relatives au transport des matières inflammables. L'ensemble de ces questions constitue justement les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

RAPPORT

du Président du Groupe de travail de la Commission du Danube sur
les résultats de la discussion du projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube

(du 21 au 30 mai 1951)

Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, présenté par le Secrétariat a été mis à la discussion du Groupe de travail d'après la décision de la Commission du Danube.

I

Comme j'ai déjà dit à la séance de la session le 25 mai a. c., à la première séance du Groupe de travail on a écouté le rapport du Chef de la Section du service hydrométéorologique et du service de navigation de la Commission du Danube, suivi par une discussion générale qui a eu lieu sur le projet en entier et dans laquelle tous les Délégués — participants au Groupe de travail y ont pris part.

Les amendements au projet des Dispositions fondamentales sont parvenus de la part des Délégations bulgare, hongroise, roumaine, tchécoslovaque et yougoslave. Il est parvenu au total 70 amendements.

Les séances du Groupe de travail ont été ouvertes, on a discuté dans les langues officielles adoptées à la Commission du Danube, russe et française, ainsi qu'en hongrois, roumain et serbe.

A la suite de la discussion du projet article par article et amendement par amendement aux articles correspondants, 69 articles ont été mis d'accord, à savoir :

- a) 37 articles ont été mis d'accord en entier dans leur texte initial ;
- b) 32 articles ont été mis d'accord après avoir discuté les amendements des délégations.

Trois articles ont été mis d'accord en partie et ils ont été rapportés à la discussion de la session.

Deux articles ont été exclus du projet et ont été rapportés dans le projet des Règles de la surveillance fluviale (les articles 79 et 80).

Dix articles n'ont pas été mis d'accord et ont été rapportés à la discussion de la session.

En tout, le projet des Dispositions fondamentales présenté à l'examen de la IV-ème session, après sa discussion au sein du Groupe du travail, comprend 82 articles, dont 69 ont été mis d'accord et 13 articles n'ont pas été mis d'accord dans le Groupe de travail.

II

Il est parvenu 70 amendements au projet des Dispositions fondamentales, 49 ont été adoptés aux séances du Groupe de travail et reflétés dans la rédaction définitive des articles et du projet dans son ensemble présenté à l'examen de la session.

Du nombre total des 70 amendements au projet des Dispositions fondamentales reçus par le Groupe de travail :

26 amendements ont été acceptés en entier ;

23 amendements ont été acceptés en partie ;

1 amendement a été retiré ;

20 amendements n'ont pas été mis d'accord.

Lors de la discussion et du vote des amendements au projet des Dispositions fondamentales, le Groupe de travail s'est guidé selon les Règles de procédure de la Commission du Danube.

III

Résultats de la discussion article par article du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube dans le Groupe de travail

Préambule — non mis d'accord.

Article 1 — non mis d'accord.

Article 2 — non mis d'accord.

Article 3 — mis d'accord en entier.

Article 4 — mis d'accord.

A la suite de la discussion des amendements des Délégations roumaine et yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 4 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.

Article 5 — non mis d'accord.

Article 6 — mis d'accord.

A la suite de la discussion des amendements des Délégations tchécoslovaque et yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 6 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.

Article 7 — mis d'accord en partie tenant compte de l'amendement de la Délégation tchécoslovaque à l'art. 7.

Article 8 — mis d'accord.

A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 8 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.

Article 9 — mis d'accord.

A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 9 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.

- Article 10 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les précisions dans l'art. 10 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 11 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les précisions dans l'art. 11 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 12 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégations yougoslave, bulgare et tchécoslovaque ont a inséré les amendements dans l'art. 12 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 13 — mis d'accord en entier.
- Article 14 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les précisions en ce qui concerne la détermination des mots „port de départ“ qui se trouvent à l'Annexe.
- Article 15 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 15 est changé et se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 16 — mis d'accord en entier.
- Article 17 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 17 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 18 — mis d'accord en entier.
- Article 19 — mis d'accord.
A la suite des amendements des Délégations hongroise et yougoslave l'art. 19 est précisé et se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 20 — mis d'accord.
A la suite des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 20 est précisé et se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 21 — mis d'accord en entier.
- Article 22 — mis d'accord.
A la suite des amendements de la Délégation tchécoslovaque on a inséré les amendements d'ordre rédactionnel dans l'art. 22 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.

- Article 23 — mis d'accord.
A la suite des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 23 est changé et se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 24 — mis d'accord.
A la suite des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 24 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 25 — mis d'accord en entier.
- Article 26 — mis d'accord en partie.
L'amendement de la Délégation bulgare à l'art. 26 est accepté. L'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 26 est rejeté.
- Articles 27, 28, 29 et 30 — mis d'accord en entier.
- Article 31 — non mis d'accord.
- Article 32 — mis d'accord en entier.
- Article 33 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 33 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Articles 34, 35, 36 et 37 — mis d'accord en entier.
- Article 38 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave et de la conclusion des experts on a inséré les amendements dans l'art. 38 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Articles 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 et 51 — mis d'accord en entier.
- Article 52 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 52 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 53 — mis d'accord en entier.
- Article 54 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 54 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 55 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 55 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.

- Article 56 — mis d'accord en entier.
- Article 57 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements des Délégations bulgare et yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 57 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 58 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements des Délégations bulgare et yougoslave, l'art. 58 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 59 — non mis d'accord.
- Article 60 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 60 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Articles 61, 62 et 63 — mis d'accord en entier.
- Article 64 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation tchécoslovaque on a inséré les amendements rédactionnels dans l'art. 64 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 65 — mis d'accord en entier.
- Article 66 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des experts l'art. 66 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 67 — mis d'accord en entier.
- Article 68 — non mis d'accord.
- Article 69 — non mis d'accord.
- Article 70 — mis d'accord en entier.
- Article 71 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements des Délégations hongroise et yougoslave on a inséré les amendements dans l'art. 71 qui se trouve rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Articles 72, 73, 74 et 75 — mis d'accord en entier.
- Article 76 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation bulgare l'art. 76 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.
- Article 77 — mis d'accord.
A la suite de la discussion des amendements de la Délégation yougoslave l'art. 77 se trouve précisé et rédigé dans une nouvelle rédaction.

- Article 78 — non mis d'accord.
- Articles 79 et 80 — sont exclus du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube d'un commun accord et sont rapportés au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube.
- Article 81 — (nouvel article 79) mis d'accord en partie tenant compte de l'amendement de la Délégation tchécoslovaque.
- Article 82 — (nouvel article 80) mis d'accord en entier.
- Article 83 — (nouvel article 81) non mis d'accord.
- Article 84 — (nouvel article 82) mis d'accord.
- Annexe — mis d'accord.

A la suite de la discussion des amendements des Délégations hongroise et yougoslave on a inséré les amendements dans l'Annexe qui se trouve rédigée dans une nouvelle rédaction.

Donc, de tout ce qui précède on voit que le Groupe de travail, lors de la discussion et de la mise d'accord des articles du projet des Dispositions fondamentales, a obtenu des résultats considérables et cela facilite le travail de la session.

Le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, présenté par le Secrétariat, est soumis à la discussion de la session avec les changements rédactionnels adoptés par le Groupe de travail sous la forme dans laquelle il a été distribué aujourd'hui aux Délégués.

Président
du Groupe de travail,
 Signé : MANOLOV

le 31 mai 1951

RAPPORT

sur les droits de navigation et taxes particulières sur le Danube

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission !

Conformément à la décision de la III-ième session de la Commission, le Secrétariat a préparé le rapport sur la question des droits de navigation et des taxes particulières sur le Danube dans le cadre de la Convention de 1948.

L'art. 35 de la Convention prévoit qu'afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation, les Etats danubiens peuvent, après s'être concertés avec la Commission, établir des droits de navigation perçus sur les bâtiments et dont le taux est déterminé en fonction du coût de l'entretien de la voie fluviale et des travaux.

Le Secrétariat a constaté que les droits de navigation sur le Danube n'existent pas jusqu'à présent.

Quant aux taxes particulières, l'art. 36 de la Convention prévoit qu'afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation et l'exécution des travaux entrepris par les Administrations, celles-ci établissent des taxes particulières perçues sur les bâtiments navigant dans les secteurs des Administrations.

Comme on le sait, il y a trois pareils secteurs sur le Danube, de l'embouchure du Canal de Soulina à Braïla, le secteur des Portes-de-Fer et le secteur Rajka-Gönyü.

I

Taxes particulières dans le secteur de l'embouchure du Canal de Soulina à Braïla

Dans le secteur de l'embouchure du Canal de Soulina à Braïla on a établi l'ordre suivant pour la perception des taxes particulières :

1. Tout bâtiment qui vient de la mer et entre sur le Danube, en suivant le Canal de Soulina avec une cargaison pour les ports en amont de Soulina ou bien prend une cargaison dans ces ports en sortant du Danube, est taxé une fois de 3,70 frs. or pour une tonne de registre netto seulement à sa sortie en mer.

2. Si un bâtiment, entrant de la mer par le Canal de Soulina, fait une opération de chargement ou déchargement dans le port de Soulina, il est taxé une fois de 3,50 frs. or pour une tonne de registre netto à sa sortie en mer.

Ces taxes sont payées complètement seulement une fois par an au cours du premier voyage du bâtiment sur le Danube. Pour tous les voyages suivants, pendant la même année, le bâtiment paie 20 % moins que les taxes susmentionnées.

3. Si un bâtiment est venu sur le Danube de la mer et s'il est sorti en lest, il paie une fois en sortant 30% des taxes susmentionnées.

4. Ne sont soumis à aucune taxe : les bâtiments ayant moins de 200 tonnes de registre ; les bateaux de passagers qui assurent la liaison entre Soulina et les ports du Danube ; les bâtiments entrant sur le Danube pour une relâche forcée ; les remorqueurs s'ils ne font pas le transport des cargaisons ou des passagers ; les engins de dragage, les grues flottantes ; les bâtiments de guerre et les yachts de plaisance.

Dans tous les cas les taxes sont établies en frs. or et sont calculées suivant le cours du dollar, francs suisses ou tout autre monnaie, après avoir été concertées avec la banque.

Ce système des taxes est établi par l'ancienne Commission Européenne du Danube, depuis 1927.

II

Taxes particulières dans le secteur des Portes-de-Fer

Dans le secteur des Portes-de-Fer on a établi l'ordre suivant des taxes appliquées depuis 1947, d'après l'accord des Représentants de Roumanie et de Yougoslavie dans le Comité provisoire de l'Administration du secteur des Portes-de-Fer.

	en lei	en dinars
1. Pour la traversée entière du secteur (par tonne de capacité de chargement en lourd)	4	1,92
2. Pour la traversée seulement entre Turnu-Severin—Golubinie ou Varcorova — Moldova-Veche	2	0,96
3. Pour une opération de traction auxiliaire dans le canal des Portes-de-Fer :		
a) les bâtiments inférieurs à 333 tonnes une somme globale	703,12	337,50
b) les bâtiments de 333 à 750 tonnes par tonne métrique de capacité	2,11	1,013
c) les bâtiments de 750 à 1000 tonnes par tonne métrique de capacité	1,69	0,81
d) supérieurs à 1000 tonnes par tonne métrique de capacité	1,12	0,54
4. Pour une opération de traction auxiliaire dans le secteur Greben-Svinitza :		
a) les bâtiments inférieurs à 333 tonnes une somme globale	323,43	155,25
b) les bâtiments de 333 à 750 tonnes par tonne métrique de capacité	0,99	0,473
c) les bâtiments de 750 à 1000 tonnes par tonne métrique de capacité	0,704	0,338
d) les bâtiments supérieurs à 1000 tonnes par tonne métrique de capacité	0,42	0,203

5. Ne sont soumis à aucune taxe les bâtiments de la surveillance fluviale, les engins de dragage, les remorqueurs s'ils ne transportent pas de cargaisons ou de passagers, les bâtiments effectuant à vide leur premier voyage du chantier de construction au port de destination.

III

Taxes particulières dans le secteur Rajka-Gönyü

Dans le secteur Rajka-Gönyü les taxes particulières ne sont pas encore établies, et les bâtiments traversant ce secteur ne sont soumis à aucune taxe parce que l'Administration approuvée pour ce secteur est en état de son organisation.

En préparant le rapport relatif aux taxes, le Secrétariat a étudié simultanément la question du jaugeage des bâtiments dans les secteurs du canal de Soulina et des Portes-de-Fer.

Une étude préliminaire de la question a montré que le jaugeage des bâtiments et l'établissement de jauge en tonnes régistres netto dans le canal de Soulina s'effectue conformément aux règles prises à la Conférence de Constantinople en 1873, avec de petits changements ultérieurs.

Le jaugeage des bâtiments et l'établissement de la capacité de chargement en lourd dans le secteur des Portes-de-Fer s'effectue conformément aux décisions de la Conférence de Paris de 1925.

Le Secrétariat continue à présent d'étudier cette question, afin que la Commission puisse donner des consultations respectives aux Administrations.

Il serait désirable que la IV-ème session approuvât les recommandations respectives aux gouvernements des pays danubiens-membres des Administrations sur la question de la monnaie, dans laquelle peuvent être perçues les taxes particulières, et sur l'ordre qui est à prendre en ce qui concerne le jaugeage des bâtiments au cours de l'établissement du jauge, en conformité avec l'art. 38 de la Convention de 1948.

II.

DECISIONS

DE LA QUATRIEME SESSION
DE LA COMMISSION DU DANUBE

ORDRE DU JOUR

DE LA QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la première séance, le 23 mai 1951)

1. Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
2. Projet des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube.
3. Les taxes de navigation et les taxes particulières sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948).
4. Ratification des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube.
5. L'ordre du jour et la date de la convocation de la V-ème session de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation bulgare, à la cinquième séance, le 2 juin 1951)

Selon les stipulations de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (art. 8 point „f“ et art. 23), la quatrième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. D'adopter les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, élaborées par le Secrétariat de la Commission du Danube (CD/SES 4/22).

2. De recommander aux Etats danubiens — participants à la Convention et aux Administrations fluviales spéciales : sur le Bas Danube, dans le secteur des Portes-de-Fer et dans le secteur Rajka-Gönyü, de tenir compte, en établissant leurs règles, des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube.

DISPOSITIONS FONDAMENTALES
RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sont établies par la Commission du Danube suivant la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade.

Conformément à l'art. 23 de la Convention, la navigation sur le Bas Danube, dans le secteur des Portes-de-Fer et dans le secteur Rajka-Gönyü s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations fluviales des zones indiquées; la navigation sur les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs, dont le territoire est traversé par le Danube et dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

En établissant leurs règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations tiendront compte des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission.

Chapitre I

Dispositions générales

Titre I

DOMAINES D'APPLICATION DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES

Article 1

Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube s'appliquent à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la Mer Noire, en suivant le bras de Soulina avec accès à la mer par le Canal de Soulina.

Titre II

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 2

Les capitaines et les patrons des bâtiments navigant sur le Danube se conforment aux règles de navigation établies par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales.

Article 3

Navigation

dans les zones
limitrophes

La navigation des bâtiments dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, s'effectue conformément aux règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

Article 4

Abri et hivernage des bâtiments

Les bâtiments ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens, de recevoir l'abri et d'hiverner aux lieux d'hivernage si des causes météorologiques, empêchent les bâtiments de continuer la navigation.

Article 5

Sortie de bâtiments des affluents au lit principal

§ 1. Tous les bâtiments sortant des affluents et des canaux d'accès au lit principal du Danube cèdent la voie aux bâtiments navigant sur le lit principal.

§ 2. La sortie des bâtiments des affluents et des canaux d'accès est assurée par un système de stations ou de postes de signalisation.

§ 3. Le suivant système de signalisation est établi pour les bâtiments qui accèdent au lit principal (les signaux sont émis par les stations ou postes de signalisation mentionnés au § 2 du présent article) :

de jour — un ballon noir ayant 0 m. 80 de diamètre, monté jusqu'à la flèche du mât de signalisation signifie — l'accès au lit principal est défendu ;

de nuit — un feu rouge monté jusqu'à la flèche du mât de signalisation et un feu vert à un mètre au-dessous, suivant la verticale, signifient — l'accès au lit principal est défendu.

Les feux doivent être visibles à une distance d'au moins 2 kilomètres.

Si l'accès au lit principal est libre, les signaux ne sont pas émis.

Article 6

Equipage des bâtiments

§ 1. L'équipage des bâtiments doit être complété conformément à l'état fixe du personnel déterminé par les autorités compétentes de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon et doit être suffisant pour garantir la sûreté du bâtiment en marche et en stationnement.

§ 2. Les capitaires et les navigateurs des bâtiments doivent posséder les diplômes ou les certificats correspondants les autorisant de conduire le bâtiment, les mécaniciens doivent posséder les certificats les autorisant de régler les mécanismes et les patrons doivent posséder les certificats leur donnant le droit d'occuper leur poste.

§ 3. Les modalités de délivrance des diplômes et des certificats, les connaissances exigées au personnel des cadres de commandement et le procédé de vérification de leurs connaissances sont établis par les autorités compétentes respectives de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon.

Article 7

Gabarits de la voie navigable

Lors du départ du bâtiment, les autorités compétentes de l'Administration respective ou le capitaine du dernier port de départ doivent veiller que la profondeur du lit du fleuve sous le fond du bâtiment, la quantité d'eau entre le bâtiment et les rives, ainsi que le rapport entre la longueur des bâtiments et les rayons des courbes du fleuve, correspondent aux gabarits de la voie par laquelle doit passer le bâtiment.

Article 8

Etat technique des bâtiments

Tous les bâtiments, au départ, doivent être en bon état technique de sorte qu'une navigation sûre leur soit garantie.

Le maintien en bon état des bâtiments, lors de leur départ, est à la charge du capitaine, du patron ainsi que de tout le reste de l'équipage du bâtiment.

Le contrôle du bon état technique des bâtiments à leur départ est à la charge du capitaine du port de départ.

Article 9

Balisage des entretiens de la voie fluviale

§ 1. Le balisage sur tout le parcours navigable du Danube doit marquer les limites, la direction et la profondeur des voies navigables ; il doit de même baliser les obstacles et les constructions se trouvant dans les secteurs des voies navigables ou à proximité immédiate de celles-ci.

En principe le balisage côtier et flottant doit fonctionner continuellement sur tous les secteurs du Danube (de jour et de nuit) depuis la fonte des glaces jusqu'au moment où le fleuve est de nouveau pris par les glaces.

Le nombre des signes côtiers et flottants et leur installation doivent correspondre aux exigences de la navigation sûre et sans obstacle des bâtiments.

Les autorités compétentes des Etats danubiens doivent informer les navigateurs de tous les changements du balisage, éditant dans ce but les „Avis aux navigateurs“.

Le capitaine ou le patron du bâtiment est tenu de faire connaître aux autorités compétentes respectives, dans les plus courts délais, leurs observations concernant le déplacement de balises ou d'autres signaux de balisage ainsi que toutes autres observations intéressant la navigation et, surtout, tout échouement ou avarie du bâtiment.

§ 2. La partie navigable du Danube d'Ulm à Soulina doit être maintenue en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés — pour les bâtiments de mer.

Tous les points difficiles du fleuve où la visibilité n'est pas suffisante à la suite des obstacles naturels, sont marqués par les signaux des postes d'avertissement.

§ 3. Le balisage s'effectue suivant la technique du balisage moderne tenant compte de l'établissement sur tout le parcours navigable du Danube d'un système uniforme, conformément à l'art. 8 point „f“ de la Convention.

Jusqu'à l'établissement par la Commission du Danube d'un système uniforme de balisage, le balisage peut se baser sur le système adopté déjà par les Etats danubiens sur leurs secteurs respectifs, tenant compte des principes exposés aux §§ 1 et 2 du présent article.

§ 4. Il est interdit d'installer des barrages et des rets pour les poissons sur le chenal navigable.

Titre III

EQUIPEMENT ET AMENAGEMENT DES BATIMENTS

Article 10

Marque d'identification et pavillon

Sur tous les bâtiments doivent se trouver marqués le numéro ou le nom du bâtiment et le nom de l'organisation à laquelle ils appartiennent ainsi que le nom du port auquel ils sont inscrits.

Le bâtiment doit porter à sa poupe, dès l'aube jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il appartient.

Article 11

Echelle du tirant d'eau

Tous les bâtiments dont le tirant d'eau peut dépasser 0 m. 60, doivent porter l'échelle du tirant d'eau.

Article 12

Papiers de bord

§ 1. Les bâtiments ayant plus de 10 tonnes de déplacement sont tenus d'avoir :

1. Certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon qu'ils portent (patente de navigation).

2. Certificat de propriété (attestation du droit de propriété sur le bâtiment).

3. Certificat de jaugeage.

4. Certificat sanitaire pour les bateaux de passagers, pour les bâtiments de charge dont la capacité de chargement dépasse 1000 tonnes ainsi que pour les remorqueurs d'une puissance dépassant 150 c.v.

5. Certificat de navigation.

6. Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage)

ayant en annexe les diplômes ou certificats donnant aux cadres du commandement le droit de conduire le bâtiment et aux mécaniciens le droit de régler les mécanismes).

7. Journal de bord.

8. Livre de chaudière pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

9. Certificat donnant le droit de se servir des postes de T.S.F. et journal radiotélégraphe pour les bâtiments ayant des postes de T.S.F.

10. Journal de machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et livre d'inspection des ballons d'air pour les bâtiments automoteurs possédant ces ballons.

11. Certificat de passagers si le bâtiment en effectue le transport.

12. Livre d'inventaire.

13. Journal sanitaire.

§ 2. Les bâtiments de petite catégorie (voir § 5 de l'Annexe) sont tenus d'avoir :

1. Permis de navigation, certifiant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat auquel ils appartiennent.

2. Certificat de navigation.

3. Certificat de passagers si le bâtiment en effectue le transport.

4. Rôle d'équipage.

REMARQUE : Pour les canots et barques de sport suffit le certificat de navigation.

Article 13

**Marque et ligne
de flottaison
en charge**

Le bâtiment doit avoir nettement marquée la ligne de flottaison en charge, c'est-à-dire la ligne extrême jusqu'où le bâtiment peut être chargé.

Sur les deux côtés du bâtiment suivant le couple médian doit être nettement marqué un cercle ayant 0m.15 de diamètre coupé le long du diamètre par une ligne horizontale longue de 0m.25 et large de 2 cm. ; le bord inférieur de cette ligne doit coïncider avec la ligne de flottaison en charge.

Article 14

Les normes de la capacité, du volume de cargaison et du nombre maximum de passagers indiquées par les papiers de bord ne doivent pas être dépassées.

Le capitaine ou le patron du bâtiment ainsi que les autorités compétentes du port de départ sont responsables de l'exécution de la présente disposition.

Article 15

Moyen de signalisation phonique

Tous les bâtiments automoteurs doivent être pourvus d'un sifflet à vapeur ou d'une sirène ainsi que d'une cloche suffisamment forte qui doivent être installés de manière à ce que leur son ne soit empêché par un obstacle quelconque.

Tous les bâtiments non-automoteurs doivent être pourvus d'une cloche ou d'un autre objet à l'aide duquel on peut émettre des signaux phoniques suffisamment forts.

Les sons émis comme signaux doivent être nettement distincts en vue de leur réception.

On entend par son bref — le son ayant la durée à deux secondes ; par son prolongé — le son ayant la durée de 4 à 6 secondes.

L'intervalle entre les sons consécutifs doit être d'une à deux secondes.

Article 16

Equipement des bâtiments

Le bâtiment doit être muni d'une quantité suffisante de moyens contre l'incendie, de sauvetage, de signalisation et de pompes de vidange ainsi que d'autres moyens de navigation, conformément aux normes établies.

Chapitre II

Navigation des bâtiments

Titre I

REGLES GENERALES

Article 17

Le capitaine ou le patron du bâtiment en marche et en stationnement est obligé de veiller à la sécurité du bâtiment, ayant toujours prêt à l'action les ancres, les amarres, les moyens de signalisation ou autres moyens ; de même il doit prendre toutes les mesures nécessaires afin que son bâtiment ne cause d'entraves à la navigation.

Le capitaine ou le patron doit veiller de même que son bâtiment ne cause aucune entrave aux travaux en cours d'exécution.

Afin d'éviter le danger d'échouage le capitaine ou le patron du bâtiment est obligé, lors du chargement, de contrôler le tirant d'eau du bâtiment et de le régler en conformité avec les profondeurs du trajet que le bâtiment doit parcourir.

Article 18

Ralentissement
de vitesse

Un bâtiment automoteur passant près d'un port ou d'autres bâtiments, des constructions, des engins flottants, des radeaux mouillés ou amarrés ou bien à proximité des bâtiments remorqués, des radeaux, des barques lourdement chargées, près des bâtiments échoués, des lieux de renflouement des bâtiments coulés, des travaux de sca-phandrier et de construction, est tenu de ralentir suffisamment sa vitesse, à temps, et si c'est nécessaire d'arrêter complètement les machines à condition que le bâtiment ou les unités qu'il remorque, ne soient pas exposés au danger.

Article 19

Passage des
endroits où se
trouve un
cable etc.

§ 1. Les bâtiments ne doivent pas laisser traîner leurs ancres ou chaînes sur le fond du fleuve ni jeter l'ancre aux endroits du fleuve où sont immergés des câbles ou des tuyaux.

§ 2. Les points du fleuve qui sont traversés par un câble ou par des tuyaux doivent être jalonnés par les signes côtiers suivants :

de jour — un écran rectangulaire peint en blanc ayant 1 m. 50 pour chaque côté ; sur l'écran est dessinée une ancre d'amirauté renversée (la tige en bas) de couleur noire ;

de nuit — le même écran éclairé par un feu blanc brillant.

L'écran doit être placé sur la rive à une hauteur de 4—6 mètres au minimum au-dessus du plus haut niveau d'eau.

§ 3. Tous les lieux de passage de bac doivent être jalonnés par les signes avertisseurs situés à une distance de 250 mètres en amont et en aval du lieu de passage.

On établit les signes avertisseurs suivants :

de jour — un écran rond peint en blanc ayant un diamètre de 1 m.—1 m. 50 ; sur l'écran est dessiné un point d'exclamation en noir ;

de nuit — si le passage des bacs se pratique pendant la nuit, l'écran est éclairé par un feu blanc brillant.

L'écran doit être placé sur la rive à une hauteur de 4—6 mètres au minimum au-dessus du plus haut niveau d'eau.

Article 20

Remorquage
des bâtiments

Le remorquage des bâtiments s'effectue conformément aux dispositions générales suivantes :

§ 1. La puissance des bâtiments servant au remorquage doit être suffisante pour l'exécution sûre de toutes manoeuvres nécessaires.

§ 2. Le capitaine du remorqueur navigant en tête du train de remorque dirige tout le remorquage y compris toutes les manoeuvres respectives et veille à la sécurité des bâtiments remorqués.

§ 3. Le remorqueur n'a pas le droit d'abandonner les bâtiments remorqués pendant l'amarrage ou pendant le mouillage aussi longtemps qu'ils ne libèrent le chenal navigable et que le capitaine du remorqueur ne s'assure de la sécurité de leur installation.

Article 21

Navigation à la même hauteur

La navigation des bâtiments à la même hauteur est défendue sauf le cas de trématage.

Article 22

Signalisation des passages navigables sous les ponts

§ 1. Les bâtiments peuvent passer sous les ponts fixes seulement par les ouvertures indiquées par des signes spéciaux, suivant les règles établies par les autorités de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les ponts.

§ 2. Pour le passage des bâtiments et des radeaux sous les ponts doivent être déterminées les ouvertures navigables et marquées par les signes suivants :

de jour — un écran rectangulaire divisé par une diagonale de haut en bas en deux couleurs (le triangle d'en haut de couleur rouge et le triangle d'en bas de couleur blanche) ; l'écran doit se trouver au milieu de l'ouverture du pont tenant compte de l'axe du chenal ;

de nuit — par deux feux rouges d'alignement, visibles seulement du côté de l'entrée du passage et disposés aussi suivant l'axe du chenal.

En outre, pendant la nuit les piles du pont entre lesquelles se trouve le passage pour la navigation, doivent être marquées chacune de feux vert à droite et rouge à gauche, suivant la marche du bâtiment.

§ 3. Les bâtiments lors de l'approche des pontons sont tenus de signaler en préalable leur approche par un son prolongé de sifflet ou de sirène et modérer leur vitesse, réglant leur marche de manière à ne pas s'engager dans l'ouverture du pont avant qu'elle ne soit entièrement libre.

Article 23

Navigation dans des conditions spéciales

De nuit ou par temps sombre, de brume, de brouillard, de neige ou d'averse, les bâtiments sont tenus de ralentir leur vitesse afin de pouvoir manoeuvrer toujours en sûreté, de s'arrêter lors de la rencontre de tout obstacle ou en cas s'ils ont perdu la possibilité d'établir leur position sur le chenal.

La navigation des bâtiments à la dérive dans de pareilles conditions est défendue.

Article 24

Interdiction du départ des bâtiments en navigation

Le départ des bâtiments en navigation est interdit dans les cas suivants :

a) en absence du certificat donnant le droit de naviguer ;

b) en absence du certificat de navigation ;

c) quand l'équipage nécessaire à la sûreté de la navigation des bâtiments est incomplet, à savoir : pour les bâtiments qui n'exigent pas l'habitation permanente de l'équipage — minimum une équipe complète, pour tous les autres bâtiments — minimum deux équipes ;

d) quand le corps du bâtiment est avarié, particulièrement en cas de voie d'eau dans le corps, les cloisons, les cofferdames ou le pont, si cette voie d'eau dépasse la possibilité du vidange par les propres moyens du bâtiment ;

e) si le poids de la cargaison du pont compromet la stabilité du bâtiment ;

f) si le poids de la cargaison dépasse le tirant d'eau maximum admissible pour le bâtiment ;

g) si la cargaison est disposée de manière qu'elle empêche la visibilité des timoniers ;

h) si le nombre des passagers dépasse le chiffre prévu dans le certificat établissant le nombre admissible des passagers ;

i) si le fonctionnement des gouvernails du bâtiment est défectueux ;

j) si le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, contre l'incendie, des pompes de vidange, de moyens de signalisation et d'ancres ou si les bittes sont défectueuses.

Le contrôle de l'exécution de la présente disposition est à la charge du capitaine du port de départ et de l'armateur du bâtiment.

Titre II

NAVIGATION DANS LES POINTS DIFFICILES DU FLEUVE

Article 25

Mesures de précaution à l'approche des points difficiles du fleuve

Avant de s'engager dans une passe étroite ou dans un coude brusque du fleuve, le bâtiment est tenu de signaler son approche en faisant entendre un son prolongé environ de 4—6 secondes de durée.

Le bâtiment traversant les passes étroites, les coudes

brusques du chenal et les endroits où la visibilité est insuffisante, ne doit pas trop s'approcher du bâtiment qui le précède sans prendre toutes les mesures de précaution.

Article 26

Ordre de passage des points difficiles du fleuve

Les bâtiments destinés aux travaux de sauvetage ou allant prêter secours au bâtiment qui a fait naufrage ainsi que les bateaux de passagers doivent à l'approche des points difficiles placer visiblement un objet cylindrique de couleur noire. Dans ce cas ils passent les premiers.

Tous les autres bâtiments passent les points difficiles du fleuve d'après l'ordre de leur arrivée.

Titre III

RENCONTRE ET TREMATAGE DES BATIMENTS

Article 27

Signaux phoniques en cas de rencontre

§ 1. Lorsque les bâtiments sont en vue l'un de l'autre, le bâtiment en marche doit en changeant sa route indiquer cette manoeuvre par les signaux suivants :

un son bref — je viens sur tribord ;

deux sons brefs — je viens sur bâbord ;

trois sons brefs — ma machine fonctionne en arrière ou j'ai l'intention de tourner.

Le bâtiment qui a émis un des signaux indiqués ci-dessus, est tenu d'exécuter la manoeuvre prescrite par ce signal.

§ 2. Pour attirer l'attention, le bâtiment en marche fait entendre un son prolongé.

Article 28

Lorsque deux bâtiments faisant route en sens contraire se rapprochent de manière à faire craindre un abordage, ils doivent prendre toutes les mesures pour s'éviter se dirigeant tous les deux sur leur tribord. Chacun d'eux est tenu de faire entendre un son bref du sifflet ou de la sirène et de ralentir sa marche avant leur approche.

Article 29

Le bâtiment avalant choisit le cours

Lors de la rencontre des bâtiments, le droit de choisir le cours appartient au bâtiment avalant.

A l'approche simultanée de deux bâtiments d'un passage difficile du fleuve, le bâtiment avalant a le droit de passer le premier.

Article 30

Exception aux règles générales

Dans le cas où un bâtiment se trouve dans l'impossibilité de se conformer aux règles établies par l'art. 28 des présentes Dispositions fondamentales, sans faire courir à lui-même ou aux bâtiments qu'il remorque un danger imminent, il doit prévenir à temps le bâtiment qui approche, faisant entendre deux sons brefs et consécutifs, exécutant simultanément les signaux visuels mentionnés à l'art. 43 des Dispositions fondamentales pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord.

Le bâtiment prévenu par deux sons brefs, de ce que le bâtiment venant à sa rencontre ne se conforme pas à la règle générale d'écartement, est tenu de répéter ce signal en exécutant la manoeuvre correspondante.

Si ce bâtiment ne peut exécuter la manoeuvre nécessaire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il est tenu de le signaler au minimum par 5 sons brefs consécutifs du sifflet ou de la sirène indiquant qu'il se trouve dans l'impossibilité de venir sur bâbord. Dans ces cas les capitaines des bâtiments sont obligés, pour éviter le danger, de prendre les mesures et d'exécuter les manoeuvres que les circonstances du moment peuvent dicter.

Article 31

Ecartement des bâtiments sur les passages difficiles du fleuve

Sur les passages difficiles du fleuve où les conditions locales exigent des précautions, les bâtiments qui vont en amont, doivent régler leur marche de manière que la rencontre et l'écart avec les bâtiments avalant aient lieu à un endroit convenable du fleuve.

Article 32

Dans les coudes brusques et sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante, la navigation à la même hauteur, le trématage et le croisement des bâtiments sont interdits.

Article 33

Interdiction de couper la route

Le bâtiment, lors de son départ, en manoeuvre ou en marche, ne doit pas couper la route à un autre bâtiment ou radeau afin de ne pas empêcher leur circulation.

Article 34

Trématage d'un bâtiment

Lorsqu'un bâtiment veut trémater un autre bâtiment et qu'il ne peut le faire sans que le bâtiment qui le pré-

cède ne s'écarte de sa route, il demande passage libre, en temps utile, faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène, ralentissant en même temps sa marche.

Le bâtiment qui le précède doit s'écarter de sa route sur bâbord dès qu'il est à même de le faire et indiquer l'exécution de cette manoeuvre par deux sons brefs, ralentissant en même temps sa marche. Ce n'est qu'après cela que le bâtiment qui dépasse un autre bâtiment, peut, faisant entendre un son bref, accélérer sa marche et dépasser le bâtiment qui le précède le laissant à bâbord.

Si le bâtiment qui précède ne peut s'écarter sur bâbord sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit s'écarter sur tribord, annonçant le bâtiment qui le suit par un son bref; dans ce cas le bâtiment qui dépasse, faisant entendre deux sons brefs, s'écarte sur bâbord et laisse à tribord le bâtiment qui le précède.

Article 35

**Quand le cours
du bâtiment
reste inva-
riable**

Deux bâtiments navigant dans la même direction dont l'un a une plus grande vitesse que l'autre, de même que deux bâtiments faisant route en sens contraire et dont le moment de rencontre s'approche, sont tenus de conserver leur position par rapport aux rives, s'ils considèrent qu'en suivant le chenal chacun du côté où il se trouve à ce moment, ils passeront à une distance suffisante l'un de l'autre sans risque d'abordage.

Article 36

**Trématage à
l'entrée d'une
passe étroite**

Lorsqu'un bâtiment isolé à faible vitesse ou celui qui remorque un train est rattrapé par un autre bâtiment navigant isolément, juste à l'entrée d'une passe étroite, il doit, si ce dernier en fait la demande, se laisser dépasser par celui-ci avant de s'engager dans la passe en faisant entendre 5 sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène.

Dans ce cas les deux bâtiments doivent se conformer aux stipulations de l'art. 34 des présentes Dispositions fondamentales.

Article 37

**Petits bâti-
ments cèdent
la route**

Tous les petits bâtiments (voir § 5 de l'Annexe) doivent céder la route à tous les autres bâtiments.

Article 38

Cas ou un
remorqueur
est assimilé
au bâtiment
navigant seul

Les remorqueurs, toutes sortes de moyens flottants et les radeaux sont assimilés aux bâtiments à vapeur navigant seuls et tenus, comme ceux-ci, d'observer les règles exposés au présent chapitre.

Lors de la rencontre avec d'autres bâtiments, les remorqueurs doivent effectuer le remorquage de manière que les bâtiments venant à leur rencontre, aient la possibilité suffisante de s'écarter sans difficulté.

Cas excep-
tionnel

Cependant dans les conditions où un bâtiment avalant seul et un bâtiment montant avec un train de remorque s'approchent venant des directions opposées, de manière que surgit le danger d'abordage, le bâtiment navigant seul est tenu de céder la route au bâtiment remorquant un train si par cette manoeuvre il ne s'expose lui-même au danger.

Article 39

Circulation
des bacs

Les bacs et d'autres unités flottantes traversant le fleuve d'une rive à l'autre, cèdent la route aux bâtiments navigant sur le fleuve.

Titre IV

NAVIGATION DES BATIMENTS A VOILES

Article 40

Ecartement
des bâtiments
à voiles

§ 1. Quand deux bâtiments à voiles se rapprochent de manière que la possibilité d'un abordage est à supposer, l'un d'eux cède la route à l'autre, conformément aux règles ci-dessous :

1. Le bâtiment navigant à pleines voiles doit céder la route au bâtiment navigant au plus près (du vent).

2. Le bâtiment navigant au plus près bâbord amûres, doit s'écarter de la route du bâtiment navigant au plus près tribord amûres.

3. Si les deux bâtiments naviguent à pleines voiles mais à différentes amûres, le bâtiment navigant bâbord amûres doit céder la route au bâtiment navigant tribord amûres.

4. Si les deux bâtiments naviguent à pleines voiles et sous les mêmes amûres, le bâtiment se trouvant au vent doit céder la route au bâtiment se trouvant sous vent.

Le bâtiment navigant vent arrière s'écarte de la route d'un autre bâtiment.

Ecartement du bâtiment à voiles et du bâtiment à vapeur § 2. Si le bâtiment à vapeur et le bâtiment à voiles se rapprochent de manière que la possibilité d'un abordage surgit, le bâtiment à vapeur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

Chapitre III

Feux et signaux

Article 41

Feux visibles Le mot „visible“ dans les présentes Dispositions fondamentales signifie que le feu est visible par une nuit noire et par une atmosphère pure.

Article 42

Intervalle quand le bâtiment porte des feux Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, le bâtiment ne doit porter que les feux prescrits par les présentes Dispositions fondamentales.

Il est interdit de montrer tout autre feu qui puisse être pris par erreur pour un des feux prescrits.

Article 43

Signaux visuels lors du croisement des bâtiments sur tribord Les signaux visuels mentionnés à l'art. 30 s'effectuent de tribord :
de jour — en agitant à tribord un pavillon bleu foncé;
de nuit — en émettant à l'aide d'un fanal une succession d'éclats blancs.

Chaque éclat doit avoir une durée d'environ une seconde et être suivi d'une éclipse complète de la même durée. Les éclats doivent être visibles à une distance d'au moins 1 km. 500 m. et seulement dans la direction du bâtiment qui vient à la rencontre.

Ces signaux, de jour et de nuit, une fois montrés, doivent continuer sans interruption, jusqu'à la fin du croisement des bâtiments.

Article 44

Feux du bâtiment automoteur en marche Un bâtiment automoteur en marche doit porter :
a) Au mât de misaine ou devant ce mât ou bien si le bâtiment n'a pas de tel mât, sur la partie d'avant du bâtiment, à une hauteur d'au moins 6 m. au-dessus de la ligne de flottaison qui correspond au plus grand tirant d'eau

admis, un feu blanc brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue tout le parcours d'un arc de l'horizon de 225° , c'est-à-dire de $112^{\circ}30'$ de chaque côté du bâtiment, comptant de l'avant; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 4 km.;

b) à tribord — un feu vert visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de $112^{\circ}30'$ comptant de l'avant du bâtiment; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km.;

c) à bâbord — un feu rouge visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de $112^{\circ}30'$ comptant de l'avant du bâtiment; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km.;

d) sur la poupe — un feu bleu visible sur le parcours d'un arc de l'horizon de 135° , c'est-à-dire d'un arc de $67^{\circ}30'$ de chaque côté de la ligne de la quille directement en arrière de chaque côté du bâtiment; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 500 m.

Ces feux doivent être disposés de manière à émettre une lumière continue visible de tous les points des arcs susmentionnés.

Les feux de côté susmentionnés — vert et rouge — doivent être munis au bord du bâtiment d'écrans s'avancant au moins de 0m. 90 en avant du feu de telle manière que chacun de ces feux ne soit pas visible du côté opposé en passant par l'avant.

La feu bleu de poupe doit être muni du côté du bâtiment d'un écran de sorte qu'il ne soit pas visible de la proue du bâtiment.

La distance suivant la verticale entre les feux de côté vert et rouge et le feu blanc doit être d'au moins 3 mètres.

Article 45

Port des feux au passage sous les ponts

Au passage sous les ponts fixes, sous les cordes des bacs, sous les fils électriques ou sous tout autre obstacle analogue se trouvant à travers du fleuve, les bâtiments sont tenus de baisser temporairement le feu blanc mentionné à l'art. 44 point „a“; néanmoins ce feu doit être levé immédiatement à sa place réglementaire dès que lesdits obstacles ont été franchis.

Les bâtiments automoteurs qui exercent un service locale et qui ont à franchir fréquemment les obstacles mentionnés à l'alinéa précédent, ont le droit de porter leur feu blanc à une hauteur inférieure à celle indiquée ci-dessus à l'art. 44 point „a“ à condition que ce feu reste toujours au-dessus des feux de côté rouge et vert.

Article 46

Feux des bâtiments à voiles en marche

§ 1. Le bâtiment à voiles en marche doit porter les mêmes feux mentionnés à l'art. 44 points „b“, „c“, et „d“ pour un bâtiment automoteur en marche — à l'exception du feu blanc mentionné à l'art. 44 que le bâtiment à voiles en marche ne doit montrer en aucun cas.

§ 2. Le petit bâtiment à voiles en marche ne doit porter que les feux prescrits à l'art. 44 points „b“ et „c“. Ces deux feux peuvent être réunis en un seul fanal montrant les feux vert et rouge de même puissance ; chacun de ces feux doit être visible sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de $112^{\circ}30'$ du côté du bord respectif, à une distance d'au moins 1 km.

Article 47

Feux des petits bâtiments automoteurs

Les bâtiments automoteurs de la catégorie des petits bâtiments doivent porter en marche :

a) à la proue du bâtiment, sur la cheminée ou au devant de celle-ci — sur un point visible à deux mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau, le feu blanc brillant — tel qu'il est prescrit au-dessus à l'art. 44 point „a“ ; ce feu doit être visible à une distance d'au moins 2 km ;

b) les feux de côté vert et rouge tels qu'ils sont prescrits ci-dessus à l'art. 46, § 2.

La distance verticale entre les feux de côté et le feu blanc (qui doit être plus haut) ne doit pas être inférieure à un mètre.

Article 48

Feux des remorqueurs en marche

Le bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments à couple ou en flèche, doit, en plus des feux prescrits à l'art. 44, porter un deuxième feu blanc brillant — de même puissance que le feu mentionné au point „a“ du même article — placé sous ce dernier à une distance verticale d'un à deux mètres.

Lorsque parmi les bâtiments remorqués se trouve un ou plusieurs bâtiments chargés de matières dangereuses indiquées au chapitre VI des présentes Dispositions fondamentales, le remorqueur doit, en plus des autres feux prescrits, porter un feu rouge visible seulement de l'avant et à une distance de 1 km. 500 m.

Ce feu doit se trouver à une distance de 1 m. 50 du feu vert de côté mesurée dans le sens transversal et à une distance de 1 m. 50 également mesurée dans le sens vertical du bâtiment.

Les feux de côté doivent être installés de telle manière

qu'ils ne soient pas masqués par les bâtiments remorqués à couple.

Le remorqueur doit, en outre, porter au cours du remorquage derrière sa cheminée ou sur son mât arrière — un petit feu blanc d'après lequel se dirigent les bâtiments remorqués ; mais la puissance de ce feu doit être amoindrie par un verre dépoli et il ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Marques de distinction des remorqueurs conduisant un train pendant le jour

Article 49

Le remorqueur conduisant un train doit porter, pendant le jour, en tête du mât un pavillon bleu de forme rectangulaire.

Feu bleu pendant le remorquage

Article 50

Dans un train de remorque, lorsqu'un ou plusieurs bâtiments sont amarrés à couple sur un seul flanc du remorqueur, celui-ci et le bâtiment placé à l'extrémité du train, sont obligés de porter le feu bleu mentionné ci-dessus à l'art. 44 point „d“.

Lorsque les bâtiments remorqués sont amarrés sur les deux flancs du remorqueur, seuls les bâtiments placés en marge doivent porter le feu bleu.

Lorsque les bâtiments sont remorqués en file (en flèche) ou en ligne (en arbalète), même si le remorqueur conduit en même temps des bâtiments amarrés à couple, seuls, les bâtiments qui se trouvent à la queue de chaque groupe sont obligés de montrer le feu bleu.

Si à la queue du train de remorque se trouve une rangée composée de plusieurs bâtiments accouplés, seuls les bâtiments placés à la marge de cette rangée, sont obligés de montrer le feu bleu.

Signaux visuels des embarcations et des canots en marche

Article 51

Les embarcations et les canots en marche doivent montrer à l'approche d'un autre bâtiment un feu blanc. Ce feu doit être visible à une distance d'au moins 1 km.

Signaux phoniques des bâtiments en marche par temps de brume, de tempête de neige, de brouillard

Article 52

Par temps de brume, de brouillard, d'averse et de tempête de neige, le bâtiment en marche est tenu de faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé du sifflet ou de la sirène lorsqu'il navigue seul ; un son prolongé et deux sons brefs lorsqu'il remorque d'autres bâtiments.

Dans un train de remorque, seul le remorqueur en tête est obligé d'observer la disposition du présent article.

Lorsqu'un bâtiment est en marche, il lui est interdit en toute circonstance de sonner de la cloche.

Article 53

Le petit bâtiment navigant à la voile ou à l'aviron n'est pas tenu d'émettre les signaux mentionnés ci-dessus à l'art. 52 mais il doit émettre d'autres signaux phoniques similaires d'une intensité suffisante, à des intervalles qui ne doivent pas dépasser une minute.

Article 54

Feux des bâtiments au mouillage ou à l'amarrage

Un bâtiment mouillé ou amarré doit, pendant la nuit, porter à l'avant à une hauteur ne dépassant pas 6 m. au dessus du pont, un feu blanc, à l'endroit où il peut être le mieux visible de tous les points de l'horizon, d'une distance d'au moins 1 km.

Lorsque plusieurs bâtiments se trouvent amarrés à couple à la rive ou au mouillage sur le fleuve, seul le bâtiment qui est le plus près du chenal doit porter le feu prescrit par le présent article.

Signaux phoniques des bâtiments au mouillage, à l'amarrage par temps de brume, de brouillard, d'averse, de tempête de neige

Article 55

Par temps de brume de brouillard, de tempête de neige et d'averse, le bâtiment stationnant en dehors du port et qui n'a pas complètement dégagé le chenal, est tenu, pendant le jour ainsi que pendant la nuit, d'émettre des signaux précipités à la cloche ou par d'autres objets appropriés, chaque fois pendant cinq secondes environ à des intervalles ne dépassant pas une minute.

Article 56

Interdiction de faire usage des signaux phoniques

Il est interdit à un bâtiment, stationnant sur le fleuve, de faire usage du sifflet ou de la sirène à l'approche d'autres bâtiments et d'émettre des signaux sans motif légitime.

Article 57

Signaux de secours

Pour demander secours on doit attirer l'attention, de jour, en agitant circulairement du bras tendu un pavillon de signalisation, un morceau de tissu ou tout autre chose similaire, et de nuit, en agitant circulairement de la même manière un feu quelconque; on attire l'attention par tout autre moyen visuel ou phonique approprié.

Signaux indiquant que le bâtiment ne peut se gouverner

Si un bâtiment n'est plus à même de se gouverner, il est tenu à l'approche d'autres bâtiments se dirigeant vers lui, de l'indiquer en émettant des coups intermittents de sifflet ou de sirène ou tout autre signal approprié.

Le bâtiment se trouvant dans l'impossibilité de se gouverner, doit faire tout son possible afin de quitter au plus vite le chenal, et si nécessaire, demander dans ce but l'aide des bâtiments passant à proximité par le signal de demande de secours.

Tous les bâtiments passant ou se trouvant à proximité, sont obligés de prêter tout aide au bâtiment qui la demande si cela ne menace pas le bâtiment qui est en train de prêter aide ainsi que ses passagers.

Article 58

Signaux visuels des bâtiments échoués

Le bâtiment échoué est tenu de lever à un point bien apparent :

de jour — deux pavillons de couleur ou deux objets de forme sphérique disposés verticalement ;

de nuit — deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1 m. 80 à 2 m.

Les ballons ou objets sphériques employés dans ce but doivent avoir au moins 0 m. 60 de diamètre.

Les feux doivent être visibles à une distance d'au moins 1 km. de tous les points de l'horizon.

Les mêmes règles se rapportent aux bâtiments coulés dont une partie de la coque est visible.

Lorsque le capitaine ou le patron du bâtiment suppose que la circulation près de son bâtiment peut s'effectuer sans danger, il est tenu de hisser, du côté du passage libre, pendant le jour, un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe de couleur claire et pendant la nuit, le feu de mouillage prescrit ci-dessus à l'article 54.

Article 59

Signaux visuels des petits bâtiments échoués

Les petits bâtiments échoués doivent, lors de l'approche d'autres bâtiments, annoncer la position où ils se trouvent par des sons intermittents de sifflet ou tout autre signal approprié, émis par les moyens existant sur le petit bâtiment.

Si la navigation des autres bâtiments peut être continuée auprès du bâtiment échoué, alors ce dernier hisse du côté du passage libre — du jour, un fanion blanc ou un morceau de tissu de couleur claire et de nuit, montre un feu blanc de mouillage prescrit ci-dessus à l'art. 54.

Article 60

Mesures concernant le jalonement du bâtiment coulé ou échoué

§ 1. Si un bâtiment échoué ou coulé est dans une position telle qu'il constitue une entrave pour la navigation et sur un point du fleuve où par suite de la configuration du terrain ou de tout autre circonstance, les bâtiments qui avalent ne peuvent apercevoir à temps les signaux émis, le capitaine ou le patron du bâtiment échoué ou coulé doit placer, dès que possible, sur la rive ou sur le fleuve un poste avertisseur temporaire suffisamment en amont de l'endroit où a lieu l'accident.

§ 2. Lorsqu'un bâtiment est coulé dans le chenal et se trouve complètement immergé, le capitaine ou le patron est tenu de même d'indiquer provisoirement son emplacement en ancrant au-dessus du bâtiment coulé un objet flottant d'une forme quelconque et muni de nuit d'un feu vert ou rouge suivant la position du bâtiment coulé par rapport à la rive droite ou gauche.

§ 3. Le poste avertisseur et l'objet flottant de signalisation, mentionnés ci-dessus, pourront être enlevés, dès que le passage aura été balisé ou lorsque les autorités compétentes auront pu prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation dans ce secteur.

§ 4. De leur côté les autorités compétentes de l'Etat sur le secteur duquel le bâtiment a coulé, doivent prendre toutes les mesures pour baliser le plus vite possible l'endroit où le bâtiment se trouve coulé.

Article 61

Signaux visuels des radeaux remorqués

Le bâtiment qui remorque un radeau, porte les feux prescrits pour les remorqueurs conduisant un train, conformément à l'art. 48 des présentes Dispositions fondamentales.

De nuit, le radeau remorqué doit montrer une flambée à l'approche du bâtiment qui le trémate.

Article 62

Signaux visuels des radeaux au mouillage ou à l'amarrage

Les radeaux, lorsqu'ils sont au mouillage ou à l'amarrage, doivent porter du coucher jusqu'au lever du soleil, à chaque extrémité se trouvant du côté du chenal, un feu blanc placé à une hauteur suffisante mais ne dépassant pas 6 m. au-dessus de la surface de l'eau, visible de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins un kilomètre.

Article 63

Signaux visuels des radeaux échoués

Le radeau échoué doit porter :

de jour — dès l'aube — deux ballons ou deux objets sphériques disposés verticalement à une distance de 1 m. 50—2 m. l'un de l'autre ;

de nuit — deux feux rouges disposés verticalement à une distance de 1 m. 50—2 m. l'un de l'autre.

Les feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon d'une distance d'au moins un kilomètre.

Article 64

Signaux des engins flottants

§ 1. Sur les engins flottants, pendant leur travail, on hisse sur un mât ou sur une autre place visible les signaux suivants :

de jour — un ballon noir de 0m.60 de diamètre ;

de nuit — un feu vert ou rouge suivant le côté du chenal où le passage est libre. Le feu doit être visible à 2 km. au moins.

§ 2. A l'approche de l'engin flottant le bâtiment émet un signal phonique avertisseur par un son prolongé du sifflet ou de la sirène.

Si le passage près de l'engin flottant sur le chenal est libre, l'engin flottant doit, après avoir entendu le signal avertisseur du bâtiment qui s'approche, émettre un son prolongé et, en outre, agiter du côté du passage libre :

de jour — un pavillon noir ;

de nuit — un feu vert ou rouge supplémentaire suivant le côté du chenal où le passage est libre.

En outre, on doit installer sur les ancrs extrêmes de l'engin flottant, les signaux conformes aux règles de jalonement du chenal adoptées dans le secteur respectif du Danube.

§ 3. Dans le cas où le passage est impossible, on hisse au mât de l'engin ou sur une autre place visible les signaux suivants :

de jour — trois ballons noirs ayant chacun 0m. 60 de diamètre, disposés verticalement à une distance de 2 mètres au plus ;

de nuit — trois feux rouges disposés verticalement au même emplacement, visibles d'une distance de 2 km. au moins de tous les points de l'horizon.

Article 65

Signaux phoniques pendant l'appareillage et pendant le mouillage

§ 1. Quand le bâtiment veut mouiller l'ancre, il doit faire savoir cette manoeuvre par trois sons prolongés et consécutifs du sifflet ou de la sirène.

§ 2. Quand le bâtiment veut lever l'ancre, il doit indiquer cette manoeuvre par deux sons prolongés et un son bref émis consécutivement.

Article 66

Signaux phoniques pendant la conduite d'un train

On établit pour le bâtiment qui remorque un ou plusieurs bâtiments, au cours des virages, des signaux phoniques consécutifs du sifflet ou de la sirène, pour diriger le convoi, comme il suit :

un son prolongé et un son bref — mettre la barre à tribord ;

un son prolongé, deux sons brefs et un son prolongé — mettre la barre à bâbord ;

un son prolongé et trois sons brefs — tenir la barre droite.

Chapitre IV

Précautions à prendre pour les bâtiments en marche, au mouillage ou à l'amarrage.

Article 67

Précautions à prendre pour les bâtiments au mouillage, à l'amarrage ou en marche.

§ 1. Les bâtiments, pendant le mouillage ou l'amarrage à n'importe quel endroit, près de n'importe quelle rive, doivent être installés (ammarrés) de manière que le mouillage (l'amarrage) ne soit pas un obstacle à la libre navigation sur le fleuve et ne cause pas de dommage au balisage, aux installations portuaires hydrotechniques et autres. Dans ce but les capitaines, les patrons des bâtiments ainsi que toutes les autres personnes qui ont un rapport aux bâtiments indiqués, doivent prendre toutes les mesures de précaution possibles, qui dépendant d'eux, suivant la situation.

§ 2. Les bâtiments, pendant le mouillage dans un endroit dont la profondeur ne dépasse pas trois mètres, doivent marquer l'endroit où l'ancre est mouillée par une bouée munie d'un fanion rouge.

§ 3. Les bâtiments ne doivent pas jeter par dessus bord dans les ports et dans les parties du fleuve où la profondeur est inférieure à 3 mètres : la cendre, les scories et autres produits similaires.

§ 4. Quand un objet quelconque qui fait partie de l'armement ou de la cargaison du bâtiment, est coulé dans le secteur navigable du fleuve et présente un danger pour

la navigation, le capitaine ou le patron du bâtiment doit prendre des mesures immédiates pour le renflouement de l'objet coulé; s'il n'est pas à même de le faire, il doit marquer l'endroit où l'objet est coulé:

de jour — par un signal flottant de n'importe quelle forme et couleur;

de nuit — par un feu de couleur appropriée indiquant que le chenal est libre entre l'obstacle surgi et la rive droite ou entre l'obstacle et la rive gauche.

Dans ce cas le capitaine ou le patron du bâtiment doit en informer, dans le plus bref délai, par tous moyens se trouvant à sa disposition, les plus proches autorités compétentes.

Chapitre V

Radeaux

Article 68

Dispositions spéciales pour les radeaux

Toutes les règles de navigation pour les radeaux navigant à la remorque et à la dérive, l'ordre de leur formation, leurs dimensions et leur aménagement avec des cordes, des ancres et autres agrès, doivent être établis par les autorités compétentes, compte tenu des présentes Dispositions fondamentales ainsi qu'en prenant en considération ce qui suit:

§ 1. Les radeaux doivent porter l'indication du nom et du domicile du propriétaire ou de l'expéditeur qui est inscrite sur un tableau de dimensions suffisantes, élevé de sorte que l'inscription soit lisible de tous deux côtés.

§ 2. Les radeaux doivent être composés des pièces solidement reliées entre elles et les opérations d'assamblage ou de dislocation des radeaux s'effectuant sur le fleuve ne doivent présenter aucune gêne ou obstacle à la navigation.

§ 3. L'assamblage des radeaux doit répondre aux exigences du remorquage.

Article 69

Pendant le flottage ou le stationnement des radeaux, le conducteur doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation et à ne pas porter dommage aux bâtiments navigant ou stationnant sur le fleuve.

Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où se trouvent immergés des câbles ou des tuyaux.

Dans les zones où la navigation à la dérive sera effectuée, on doit prendre des mesures afin de garantir la sécurité de la navigation.

Chapitre VI

Transport des matières dangereuses

Article 70

Matières dangereuses Les bâtiments transportant des matières dangereuses, à savoir : matières explosives (ME), matières toxiques (MT), produits pétroliers et inflammables, doivent prendre des mesures spéciales de précaution.

Article 71

Signaux au cours du transport des matières dangereuses. § 1. Le bâtiment transportant les matières dangereuses définies ci-dessus à l'art. 70, stationnant sur le fleuve, doit porter de jour, à l'avant un pavillon rouge de forme triangulaire.

Le bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion qui transporte des matières dangereuses, doit porter, de nuit, en plus du feu blanc prescrit par l'art. 44 des présentes Dispositions fondamentales pour les bâtiments automoteurs en marche, le feu rouge prescrit par l'art. 48 ci-dessus.

Quand le bâtiment mentionné ci-dessus à l'art. 70 remorque d'autres bâtiments, il doit porter les feux prescrits par l'art. 48 ci-dessus pour les bâtiments qui remorquent d'autres bâtiments chargés de matières dangereuses.

Couleur distinctive des bâtiments transportant des produits pétroliers

§ 2. Les bâtiments transportant les produits pétroliers doivent avoir un trait bleu clair large de 0m.15 tout autour de la coque au-dessus de la ligne de flottaison en charge, tandis que les bâtiments transportant des produits pétroliers d'essence légère ayant une température d'inflammation inférieure à 28° C, doivent être à part cela peints en gris (blanc argent).

Article 72

Place des bâtiments transportant les matières dangereuses dans un train de remorque

Dans un train de remorque les bâtiments transportant des matières dangereuses, doivent être généralement placés en queue et aussi éloignés que possible des autres bâtiments, autant que c'est compatible avec la sécurité de la navigation et avec l'ordre de formation du convoi.

Article 73

Signaux visuels des bâtiments transportant des matières dangereuses au mouillage ou à l'amarrage

Tout bâtiment transportant des matières dangereuses doit, lorsqu'il est au mouillage ou à l'amarrage, porter, de nuit, un feu rouge à une distance de 1m.50—2 m., au-dessus du feu blanc brillant prévu par l'art. 54 ci-dessus; ce feu ainsi que le feu de mouillage doivent être visibles de tous les points de l'horizon à une distance d'au moins un kilomètre.

Article 74

Les bâtiments non dégazés qui après le transport des matières dangereuses représentent encore un danger à la suite de l'accumulation des gaz dégagés par les matières qu'ils ont transportées, doivent se conformer aux stipulations des articles 70, 71, 72 et 73 des présentes Dispositions fondamentales.

Article 75

Cas spéciaux

Il est interdit aux bâtiments transportant des matières dangereuses de s'arrêter sous les ponts de s'amarrer ou de mouiller à proximité des bâtiments stationnant sur le fleuve ainsi qu'auprès d'une voie ferrée ou d'habitation situées près des rives.

Il ne leur est permis d'exécuter des opérations de transbordement des matières dangereuses sur le fleuve qu'en observant les conditions et les règles établies par les autorités compétentes, et sous leur contrôle.

Chapitre VII

AVARIES

Article 76

Mesures employées en cas d'avarie

§ 1. Si un bâtiment menace de couler, le capitaine ou le patron de ce bâtiment ou de celui qui le remorque, doit prendre toutes les mesures pour libérer le chenal du fleuve et diriger le bâtiment avarié vers une des rives.

§ 2. En cas d'abordage si l'un des bâtiments entrés en collision menace de couler, le capitaine ou le patron de l'autre bâtiment doit faire usage de tous les moyens qui sont à sa disposition pour prêter secours au bâtiment avarié et, en premier lieu, pour l'écarter du chenal.

§ 3. Tous les bâtiments se trouvant à proximité du bâtiment qui émet des signaux demandant secours, doivent immédiatement prêter toute aide à ce dernier si le bâtiment

ou bien les passagers du bâtiment portant aide ne courent pas de danger.

§ 4. Si, à la suite d'un accident arrivé sur le fleuve, des vies humaines sont en danger, tous les bâtiments qui se trouvent à proximité, doivent immédiatement participer à leur sauvetage.

Article 77

Une avarie ayant trait à la navigation, doit être annoncée par le capitaine ou le patron aux plus proches autorités de la surveillance fluviale, à l'aide de tous les moyens de liaison possibles.

Les autorités compétentes doivent accorder au bâtiment qui a subi une avarie, la possibilité de l'accès et du séjour dans le port-abri le plus proche.

En cas d'échouage d'un des bâtiments remorqués, le capitaine du remorqueur doit prendre toutes les mesures pour remettre ce bâtiment à flot.

En cas d'impossibilité de faire déséchouer le bâtiment, le capitaine du remorqueur agit selon les circonstances prenant en même temps des mesures, conformément à l'art. 58 des présentes Dispositions fondamentales.

Article 78

En cas d'échouage du bâtiment ou en cas de son immersion, le capitaine, l'armateur ainsi que d'autres personnes intéressées qui ont le droit de disposer de ce bâtiment, prennent les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre à flot le bâtiment ainsi que pour écarter des obstacles qui empêchent la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent pas ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués ou si ces personnes ne peuvent pas être trouvées, les autorités compétentes dégagent le lit du fleuve par leurs propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.

Chapitre VIII

Service de pilotage

Article 79

Service de pilotage

- § 1. Le service de pilotage sur le Danube s'organise :
- sur le secteur de l'embouchure du canal de Soulina à Braïla inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas Danube ;
 - sur le secteur des Portes-de-Fer par l'Administration fluviale spéciale des Portes-de-Fer ;

— sur tous les autres secteurs si c'est nécessaire, par les compagnies de navigation des pays danubiens, indépendamment.

§ 2. Pour assurer le pilotage des bâtiments sur le secteur des Administrations fluviales spéciales mentionnées ci-dessus, ces dernières organisent les corps des pilotes, déterminent le mode de leur recrutement établi par un accord spécial entre les pays-membres de ces Administrations.

§ 3. Pour assurer le pilotage des bâtiments susmentionnés, les compagnies de navigation des pays danubiens peuvent avoir leurs groupes de pilotes dont le mode de recrutement est établi par les compagnies de navigation elles-mêmes.

Dans ce cas pour avoir le droit d'effectuer le pilotage des bâtiments sur les secteurs desdites Administrations fluviales spéciales, le pilote de la compagnie de navigation est tenu d'avoir le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

§ 4. Dans tous les cas les groupes de pilotes peuvent être recrutés seulement parmi les ressortissants des pays danubiens et les corps de pilotes des Administrations seulement parmi les ressortissants des pays danubiens — membres des Administrations respectives.

§ 5. La navigation des bâtiments sur les secteurs des Administrations fluviales spéciales du Bas Danube et des Portes-de-Fer est interdite sans pilotage.

§ 6. Tout le personnel du service de pilotage de ces Administrations doit passer des examens devant les organes de l'Administration respective. Le personnel du service de pilotage des compagnies de navigation passe les examens devant les organes compétents de l'Etat où se trouve la compagnie de navigation ou bien son agence.

Après les examens, les pilotes reçoivent les certificats spéciaux qui leur donnent le droit d'exercer le service de pilotage.

Chapitre IX

DISPOSITIONS FINALES .

Article 80

Modification
des présentes
Dispositions
fondamentales

Les présentes Dispositions fondamentales peuvent être modifiées ou complétées à tout moment, par décision de la Commission du Danube.

Article 81

Solution des différends

La solution des différends au sujet de l'interprétation des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube exposées ci-dessus, sera effectuée, en cas où des différends auront lieu, selon l'ordre prévu par l'art. 45 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Article 82

Les présentes Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été établies par la Commission du Danube, le 2 juin 1195.

A N N E X E

aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

TERMES EMPLOYES

1. La présente Annexe entre en vigueur en même temps que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

2. Les noms et les termes employés dans les présentes Dispositions fondamentales doivent être compris dans le sens suivant :

§ 1. *Bâtiment*

Par ce terme on comprend les bâtiments de mer, de lac et de fleuve ayant plus de dix (10) tonnes de déplacement ¹⁾, les bâtiments ayant des machines ou des voiles comme moyen de propulsion ou bien les bâtiments non-automoteurs.

§ 2. *Bâtiment automoteur*

L'expression „bâtiment automoteur“ se rapporte à tout bâtiment ayant comme moyen de propulsion des machines.

§ 3. *Bâtiment à voiles*

L'expression „bâtiment à voiles“ se rapporte à tout bâtiment ayant comme moyen de propulsion des voiles.

Remarque au § 3.

Un bâtiment qui navigue sous les voiles et sans utiliser des machines à vapeur, est considéré comme bâtiment à voiles et tout bâtiment à vapeur indépendamment s'il porte des voiles ou non, est considéré comme bâtiment à vapeur.

¹⁾ Le déplacement se calcule par la formule suivante :

$\frac{3}{4}$ du produit de la longueur avec la largeur et le tirant d'eau moyen du bâtiment immergé jusqu'à la ligne de flottaison ayant un maximum de chargement. La longueur est mesurée suivant le pont depuis l'arrête postérieure de l'étrave jusqu'à l'arrête antérieure de l'étambot; la largeur est mesurée suivant le maître-couple du bord extérieur du revêtement d'un côté, jusqu'au bord extérieur du revêtement de l'autre côté, la largeur de la ceinture d'acostage non comprise.

§ 4. *Bâtiment „en marche“*

Un bâtiment est „en marche“ quand il n'est ni mouillé, ni amarré à une rive, ni échoué.

§ 5. *Petits bâtiments*

Les bâtiments ayant moins de dix (10) tonnes de déplacement et comme moyen de propulsion une machine, des voiles ou des rames, sont considérés comme des petits bâtiments.

§ 6. *Etablissements flottants*

Toute sorte d'installations de bains, de docks, d'hangars et d'apponnements flottants, de pontons d'accostage, etc. sont considérés comme établissements flottants.

§ 7. *Engins flottants*

Toute sorte d'engins de dragage, d'élévateurs, de grues flottantes, de sonnettes, pompes, etc. s'appellent engins flottants.

§ 8. *Radeaux*

Les trains de bois composés de poutres assamblées plus ou moins rigidement s'appellent radeaux.

§ 9. *Trains de remorque (caravanes)*

Le groupement de bâtiments, de remorqueurs et d'autres unités flottantes formé de plusieurs bâtiments destinés au remorquage soit à couple, soit à la remorque en flèche ou en arbalète, s'appelle train de remorque ou caravane.

§ 10. *Capitaine* — navigateur qui commande le bâtiment (§ 1).

Patron — navigateur qui commande un bâtiment non-automoteur (tanc pétrolier, chaland marchand, etc.).

Conducteur de radeau — personne chargée de la conduite du radeau.

§ 11. *Tirant d'eau*

Le tirant d'eau d'un bâtiment est une mesure variable ; elle varie suivant le degré de chargement du bâtiment.

Il existe dans la pratique d'exploitation les tirants d'eau suivants :

de construction, c'est-à-dire le maximum de tirant d'eau admissible déterminé au cours de la construction du bâtiment donné ; le tirant d'eau *de Registre* — c'est aussi le maximum de tirant d'eau admissible mais déterminé par le Registre, tenant compte de l'usure du bâtiment et qui diffère du tirant d'eau de construction ; le tirant d'eau *d'exploitation* (de charge) — c'est-à-dire le tirant d'eau jusqu'au bâtiment est effectivement chargé.

Au cours du remorquage, on comprend par tirant d'eau du train le tirant d'eau du bâtiment le plus profondément placé se trouvant dans la composition du train.

§ 12. Port de départ

On comprend par port de départ du bâtiment le port dans lequel est effectué le chargement ou l'embarcation des passagers.

Remarque 1. Toutes les règles formulées dans les présentes Dispositions fondamentales concernant les bâtiments en général, se rapportent aussi aux petits bâtiments à l'exception des règles spéciales.

Remarque 2. En appliquant les présentes Dispositions fondamentales, les établissements et les engins flottants sont assimilés pendant la navigation sur le fleuve, d'après leur déplacement, aux bâtiments ou aux petits bâtiments selon le cas.

DECISION

DE LA QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation hongroise à la cinquième séance, le 3 juin 1951)

1. Charger le Groupe de travail d'examiner et de fixer dans le procès-verbal les observations des délégations concernant les Règles de la surveillance fluviale pendant la période qui reste jusqu'à la fin des travaux de la quatrième session de la Commission.

2. Charger le Secrétariat de la Commission du Danube d'étudier les observations qui ont été présentées ou qui peuvent encore être présentées, concernant le projet des Règles de la surveillance fluviale et de préparer le projet d'une façon définitive afin de la soumettre à l'examen de la V-ème session de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les taxes particulières sur le Danube

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation bulgare à la sixième séance, le 3 juin 1951)

Ayant discuté le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube concernant la question des taxes particulières sur le Danube et guidée par les dispositions du Chapitre IV de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la quatrième session de la Commission du Danube DÉCIDE :

de recommander aux Etats danubiens-membres des Administrations fluviales spéciales, lors de la conclusion des accords conformément aux articles 20 et 21 de la Convention et à l'Annexe II de la Convention :

a) de prévoir la perception des taxes particulières sur les bâtiments en devises des Etats-membres de l'Administration respective ;

b) de prévoir la possibilité de la réception des taxes particulières sur les bâtiments aussi en tout autre monnaie, d'accord avec les banques nationales des pays membres des Administrations ;

c) de mettre les règles du calcul des taxes sur les bâtiments, en conformité avec l'art. 38 de la Convention, sur la jauge du bâtiment.

DECISION

DE LA QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

*concernant la confirmation de la nomination des Secrétaires
adjoints de la Commission du Danube*

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation tchécoslovaque
à la sixième séance, le 3 juin 1951)

La quatrième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. De confirmer la nomination de M. Martin Rusu au poste de Secrétaire adjoint du Secrétariat de la Commission du Danube ;
2. De confirmer la nomination de M. Ervin Csák au poste de Secrétaire adjoint des Services de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'ordre du jour préliminaire de la V-ème session

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation roumaine
à la sixième séance, le 3 juin 1951)

La quatrième session de la Commission du Danube DECIDE :

I. De convoquer la V-ème session de la Commission du Danube à Galatz, le 10 décembre 1951.

II. D'inclure à l'ordre du jour préliminaire de la V-ème session les questions suivantes :

1) Rapport du Secrétariat sur son activité au cours de l'année 1951 et sur le plan des travaux de la Commission pour l'année 1952 ;

2) Projet de l'unification des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube ;

3. Etablissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube ;

4) Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948) ;

5) Exécution du budget en 1951 ainsi que du budget de la Commission pour l'année 1952.

III.

PROJETS, AMENDEMENTS
ET PRECISIONS REDACTIONNELLES

PROJET

DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

(Présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube)

Le texte original du projet mentionné est gardé
dans les archives de la Commission du Danube.

Distribué aux Délégués,
le 21 mai 1951.

PROJET

DES DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Le document CD/SES 4/21 représente le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, présenté à l'examen de la IV-ème session de la Commission du Danube après être discuté dans le Groupe de travail de la CD, dans la période du 21 mai jusqu'au 25 mai 1951.

La document mentionné a été distribué aux Délégués, le 24 mai 1951.

Le texte original du projet mentionné est gardé dans les archives de la Commission du Danube sous le No. CD/SES 4/21.

AMENDEMENTS

de la Délégation tchécoslovaque au projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube, proposé par le Secrétariat
de la Commission du Danube

- Art. 6, § 3 : Après les mots „les autorités compétentes respectives“ ajouter les mots „de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon“.
- Art. 7 : Après les mots „les autorités compétentes“ ajouter les mots „(Administration respective ou le capitaine du dernier port de départ)“.
- Art. 12 : Ajouter comme dernier alinéa la phrase suivante : „REMARQUE : les canots de sport et barques ne doivent avoir que le certificat de navigation.“
- Art. 22, § 2 : Le mot „carré“ remplacer par le terme „rectangulaire“.
- Art. 64 : Dans tout l'article remplacer les termes „de dragage“ par le terme „flottants“. Dans les §§ 1 et 2 ajouter après les mots „un feu vert ou rouge“ les mots „(visibles de tous les points de l'horizon)“.
- Art. 67, § 2 : Après les mots „par une bouée munie d'un fanion rouge“ ajouter les mots „si les conditions de la sécurité de la navigation l'exigent“.
- Art. 81, § 1 : Après les mots „Gönyü—Rajka“ ajouter les mots „en cas de besoin d'après la décision“.
- Art. 81, § 5 : Après les mots „sur les secteurs“ ajouter au lieu des mots „des Administrations fluviales spéciales“ les mots „du Canal de Soulina et des Portes-de-Fer“.

AMENDEMENTS

de la Délégation bulgare au projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube, proposé par le Secrétariat
de la Commission du Danube

Art. 12, § 1: Insérer après le point 10 :

„11. Livre d'inventaire“.

„12. Journal sanitaire“.

Art. 26: Dans la deuxième ligne insérer après les mots „au bâtiment
qui a subi un naufrage“ les paroles „ainsi que les bâtiments
de passagers“.

Art. 57 et

Art. 76, § 3: Compléter le dernier alinéa de l'art. 57 ainsi que le § 3
de l'art. 76 par les mots suivants :
„si le bâtiment qui porte secours et ses passagers ne courent
pas de danger“.

Art. 58: Ajouter à la fin du deuxième alinéa les mots : „disposés
verticalement“.

AMENDEMENTS

de la Délégation hongroise au projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube, proposé par le Secrétariat
de la Commission du Danube

- Art. 19, § 2 : Remplacer dans le 2-ème alinéa le mot „rond“ par le mot „rectangulaire“.
- Art. 19, § 3 : Remplacer l'alinéa 4 par le texte suivant :
„aux endroits où le passage de bac se fait de même pendant la nuit, l'écran sera éclairé de nuit par un feu blanc brillant“.
- Art. 71, § 2 : Remplacer ce paragraphe par le texte suivant :
„Les bâtiments transportant des produits pétroliers, doivent avoir un trait de couleur bleu claire de 15 cm. de largeur tout autour de la coque, au-dessus de la ligne de flottaison en charge, tandis que les bâtiments transportant des produits pétroliers d'essence légère ayant la température d'inflammation sous 28° C, doivent être à part cela peints en couleur grise (blanc argent).“
- Annexe, § 5 : Exclure les mots : „et toutes sortes d'embarcations“.

AMENDEMENT

de la Délégation roumaine au projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube proposé par le Secrétariat
de la Commission du Danube

Art. 4 : Charger la note marginale „Hivernage des bâtiments“ par
la note marginale :
„Abri et hivernage des bâtiments“.

AMENDEMENTS

de la Délégation de la RPF de Yougoslavie au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube

Amendement au préambule

Au deuxième alinéa remplacer les mots „le secteur Gönyü-Rajka“ par les mots suivants : „le secteur prévu par l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948“.

Amendement à l'art. 1

Compléter l'art. 1 du Projet par le texte suivant :
„... sans préjudice des prescriptions édictées par les Etats riverains portant règlements particuliers de l'usage et de la surveillance des ports et des rives.“

Amendement à l'art. 2

A l'art. 2 remplacer la phrase „se guidant suivant les ...“ par :
„sont tenus de se conformer strictement aux ...“

Amendement à l'art. 4

Le mot „point“ remplacer par les mots „port d'hiver“. Ensuite, à la fin de l'article supprimer les mots „ou autres“.

Amendement à l'art. 5

Supprimer ledit article comme superflu.

Amendement à l'art. 6

Au premier alinéa après le mot „personnel“ ajouter : „établi par les autorités compétentes du pays dont le bâtiment bat le pavillon“.

Amendement à l'art. 7

Supprimer ledit article comme superflu.

Amendement à l'art. 8

Remplacer le texte de l'alinéa 2 par le texte suivant :

„Le contrôle technique des bâtiments est effectué par les autorités compétentes de l'Etat dont relève le bâtiment.

Le maintien en bon état des bâtiments en navigation est à la charge du capitaine, du patron et du conducteur de bâtiment ainsi que du reste du personnel.“

Amendement à l'art. 9

Modifier la rédaction de la manière suivante :

„Le balisage de la voie navigable pour la navigation de jour et de nuit est effectué par les autorités compétentes de tout Etat riverain sur son secteur respectif du Danube, à l'exception des secteurs régis par des Administrations fluviales spéciales.

Le nombre des signes côtiers et flottants et leur disposition doivent concorder avec les exigences de la navigation sûre et sans obstacle.

Tous les points difficiles du fleuve où la visibilité des bâtiments n'est pas suffisante par suite des obstacles naturels tels que coudes brusques, sont marqués par des signaux des postes avertisseurs“.

Amendement à l'art. 10

Au premier alinéa supprimer les mots „à sa poupe“.

Amendement qui doit être inséré comme art. 9-a au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Art. 9-a

1. „Les autorités compétentes des pays danubiens doivent informer les navigateurs des changements du balisage en éditant aussi dans ce but les „Informations pour les navigateurs.“

2. „Les capitaines ou patrons de bâtiments sont tenus de faire connaître aux agents des autorités compétentes par la voie la plus courte toutes les constatations qu'ils auraient pu faire concernant le déplacement des balises ou signaux, ainsi que tout autre observation intéressant la navigation et notamment tout échouement ou naufrage.

Ils sont expressément tenus de faire connaître à l'autorité locale la plus proche tout échouement ou naufrage susceptible de barrer le chenal navigable ou de mettre des vies humaines en danger.“

3. „Rien de ce qui est prescrit dans le présent Règlement n'exonère le capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque, touchant le port des feux réglementaires, l'exécution des signaux, le service de veille et toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du batelier fluvial et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment.“

Amendement qui doit être inséré comme art. 9-b au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Art. 9-b

„Il est défendu d'installer des barages et des rets pour les poissons sur le chenal navigable.“

Amendement à l'art. 11

La rédaction de cet article devrait être comme suit :

„Tous les bâtiments dont le tirant d'eau peut dépasser 0 m.60 doivent porter les échelles de leur tirant.“

Amendement à l'art. 12

Après le point 3 de la partie I insérer les mots „certificat sanitaire“.

La rédaction du point 4 de la partie I devrait être comme suit : „certificat de navigation, qui atteste le bon état de navigabilité.“

Le point 2 de la partie II devrait être rédigé comme suit :

„Certificat de passagers autorisant le nombre maximum de passagers si le bâtiment effectue le transport de ces derniers.“

Au point 1 de la partie II le mot „billet“ remplacer par le mot „permis“.

Le point 2 de la partie II devrait être rédigé comme suit :

„Certificat de navigation, qui atteste le bon état de navigabilité.“

Le point 3 de la partie II devrait être rédigé comme suit :

„Certificat de passagers autorisant le nombre maximum de passagers, si le bâtiment effectue le transport de ces derniers.“

Amendement à l'art. 14

Remplacer le deuxième alinéa du Projet par le texte suivant :

„Le contrôle que les normes de la capacité de chargement et du nombre maximum de passagers ne soient pas dépassés, incombe aux autorités compétentes respectives.“

Amendement à l'art. 15

Garder la rédaction du premier projet des Règles fondamentales comme plus précise.

Amendement à l'art. 17

Insérer un nouveau deuxième alinéa comme suit :

„Aux fins de prendre connaissance des conditions de navigabilité sur différents points du fleuve, les capitaines, patrons et conducteurs de bâtiment, en plus de l'obligation qu'ils ont d'étudier les Avis aux navigateurs, sont tenus de vérifier les conditions variables de la navigabilité du

fleuve, vu que les données concernant les Avis aux navigateurs ne sont fournies par les autorités des pays de passage qu'à titre d'indication."

Comme troisième alinéa insérer le deuxième alinéa du premier projet des Règles fondamentales de navigation sur le Danube, en ajoutant à la fin dudit alinéa les mots suivants : „pour écarter le danger d'échouage“.

Amendement à l'art. 19

Au point 3 remplacer les mots „de nuit“ par les mots „si le bac travaille aussi pendant la nuit“.

Amendement à l'art. 20

La rédaction du point 1 devrait être comme suit :

„La puissance des bâtiments employés pour le remorquage doit être suffisante pour pouvoir faire en sécurité toutes les manoeuvres nécessaires.“

Amendement à l'art. 23

Garder la rédaction du premier projet des Règles fondamentales comme plus précises.

Amendement à l'art. 24

La rédaction du point b) devrait être comme suit :

„en l'absence de certificat de navigation qui atteste le bon état de navigabilité“.

Après le point f) insérer le suivant nouveau point :

„si la cargaison est placée de façon à empêcher la vue libre des timoniers“.

Après le point h) insérer le suivant nouveau point :

„si les bittes ne sont pas en bon état“.

Le dernier alinéa devrait être supprimé comme superflu.

Amendement à l'art. 26

Supprimer cet article comme inutile.

Amendement à l'art. 30

La rédaction de cet article devrait être comme suit :

„Dans le cas où l'un des bâtiments montants ou descendants se trouve dans l'impossibilité de se conformer à la règle générale établie à l'art. 28 des présentes Règles, sans faire courir à lui-même ou aux unités qu'il remorque, un danger immédiat, il doit en temps utile en prévenir le bâtiment qui vient à sa rencontre, en faisant entendre deux sons brefs et consécutifs, pour lui indiquer qu'il vient sur bâbord, en faisant les signaux visuels mentionnés à l'art. 43 des présentes Règles.“

Un bâtiment montant conduisant un train de remorque du côté droit du chenal, est autorisé à maintenir sa route de ce côté du chenal à l'approche d'un bâtiment à vapeur avalant navigant seul s'il prévient celui-ci en faisant entendre le signal indiqué à l'alinéa ci-dessus.

Un bâtiment prévenu par ce signal de deux sons brefs que le bâtiment à vapeur qu'il rencontre va déroger à la règle générale de croisement est tenu de répéter ce signal et d'y conformer sa manoeuvre.

Dans le cas toutefois où ce dernier ne peut le faire sans danger pour lui-même ou pour les bâtiments qu'il remorque, il doit faire connaître, en émettant une succession de plus de cinq sons brefs du sifflet ou de la sirène, l'impossibilité où il se trouve de venir sur bâbord. Les deux bâtiments doivent alors, pour éviter tout danger, prendre les mesures et exécuter les manoeuvres qui pourraient dicter les circonstances du moment.

Dans tous les cas, chaque bâtiment doit, s'il y a lieu, ralentir en temps utile la vitesse de sa marche.

Les mêmes signaux phoniques et les mêmes manoeuvres doivent être faits par les deux bâtiments se rencontrant, lorsque, par application des dispositions de l'art. 31 ci-dessous, le bâtiment montant se rangerait sur sa gauche, en prévision des besoins d'un bâtiment avalant ou que, dans ce cas, le bâtiment avalant se trouverait dans l'impossibilité de se diriger également sur sa gauche."

Amendement à l'art. 31

La rédaction de cet article devrait être comme suit :

„Sur les parties du fleuve où la direction du chenal navigable par rapport aux rives change fréquemment à des intervalles relativement rapprochés, de même que sur les points du fleuve où les conditions locales exigent également des précautions spéciales, pour assurer, sans risque d'accident, les manoeuvres des bâtiments ou radeaux avalants, les bâtiments à vapeur montants doivent régler leur marche de manière à ce que le croisement avec les bâtiments ou radeaux avalants ait lieu à un endroit approprié du fleuve.

Ils doivent dans ce but se diriger, s'il y a lieu, à temps vers le côté du chenal où leur présence, au moment du croisement, présentera le moins de gêne ou de danger pour les bâtiments ou radeaux avalants.

Les dispositions du présent article ne doivent cependant point porter préjudice aux prescriptions des articles 28 et 30 ci-dessus, réglant l'emploi des signaux et les manoeuvres à exécuter en cas de rapprochement dangereux."

Amendement à l'art. 33

La rédaction de l'article devrait être comme suit :

„Aucun bâtiment, soit en marche, soit au cours de l'appareillage, ne doit se diriger en travers de la route suivie par un autre bâtiment ou radeau de façon à la gêner dans sa marche.

Les bâtiments doivent éviter, en général, de traverser le fleuve, de

s'éviter au courant ou d'abattre avec le courant sur l'avant d'autres bâtiments remontant ou descendant le fleuve, à moins qu'il ne leur soit absolument impossible d'agir autrement.

Ils doivent observer la même prescription vis-à-vis des radeaux descendant le fleuve."

Amendement à l'art. 38

La rédaction de cet article devrait être comme suit :

„Les remorqueurs remorquant d'autres bâtiments, établissements ou engins flottants, radeaux ou trains de bois sont assimilés aux bâtiments à vapeur navigant seuls, et tenus, comme ceux-ci, d'observer toutes les prescriptions du présent chapitre.

Les unités remorquées en arbalète doivent d'ailleurs en cas de rencontre avec d'autres bâtiments, se rapprocher les unes des autres, de manière à livrer à ces bâtiments un passage suffisamment large."

Amendement à l'art. 43

A la fin du deuxième alinéa ajouter les mots :

„sauf dans les cas prévus aux alinéas de 1 à 6 de l'art. 30".

Amendements aux articles 68 et 69

Article 68

Ad alinéa premier : après le mot „remorqués" ajouter „ou navigant à la dérive".

Ad alinéa 2 : remplacer cet alinéa du projet par le texte suivant : „2. Les radeaux doivent porter l'indication du nom et du domicile du propriétaire ou de l'expéditeur, sur un tableau suffisamment élevé de sorte que l'inscription soit lisible de deux côtés."

Ad alinéa 3 : remplacer cet alinéa du projet par le texte suivant :

„Les radeaux doivent être composés des pièces solidement reliées entre elles et les opérations d'assemblage ou de dislocation des radeaux s'effectuant sur le fleuve ne doivent présenter aucune gêne ou obstacle à la navigation."

Article 69

Supprimer le texte proposé par le projet et le remplacer par les dispositions suivantes :

„1. Au cours de flottage ou pendant le stationnement de radeau, son conducteur doit veiller à ne causer ni entrave ni dommage aux bâtiments navigant ou stationnant sur le fleuve. De même il doit se conformer strictement aux informations données par les autorités compétentes dans les avis aux navigateurs concernant le passage des endroits où s'effectuent les travaux hydrauliques et autres, ainsi que de s'assurer que le tirant

d'eau de son radeau correspond aux conditions de profondeur sur les seuils qu'il doit franchir de manière à éviter le risque d'échouage."

„2. Il est défendu aux radeaux de dériver à la même hauteur ou à couple et le conducteur doit s'efforcer de maintenir son radeau, dans toute la mesure du possible, en dehors de la voie suivie par les bâtiments et d'empêcher le radeau de se mettre en travers du courant. Lorsque plusieurs radeaux dérivent à proximité, ils doivent suivre autant que possible la même ligne."

„3. Il est défendu aux radeaux de laisser traîner l'ancre ou la chaîne dans les endroits où se trouvent immergés des câbles ou de tuyaux."

„4. Au passage des ports, les radeaux doivent se conformer aux prescriptions y relatives des autorités compétentes."

Article 69-a

„Pendant la nuit, ainsi que par un temps de brume, de brouillard d'averse et de tempête de neige, il est défendu aux radeaux de se laisser dériver."

Article 69-b

„1. Il est défendu aux radeaux de mouiller l'ancre là où elle pourrait constituer une gêne ou un danger pour la navigation ainsi qu'aux endroits où sont immergés des câbles ou des tuyaux. Pour le mouillage ou l'ammarrage, ils doivent se ranger au plus près d'une des rives."

„2. Le radeau mouillé ou amarré doit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, porter un feu blanc à chacun des angles tournés vers le chenal placé à une hauteur n'excédant pas 6 m. et visible de tous les points de l'horizon.

Lorsque deux ou plusieurs radeaux sont amarrés à la rive bord à bord, seul le radeau qui est le plus près du chenal doit porter le feu prescrit à l'alinéa précédent."

„3. Pendant les conditions atmosphériques défavorables indiquée à l'art. 69-a — à l'exception de nuit — les radeaux sont tenus de signaler leur présence par une cloche ou en faisant héler à l'approche des bâtiments."

Article 69-c

Echouage des radeaux

„En cas d'échouage, le conducteur doit s'efforcer de remettre son radeau à flot et ne peut le quitter qu'après avoir constaté que les moyens à sa disposition sont insuffisants pour le déséchouer. Dans ce cas il est tenu d'assurer le signalement du radeau échoué par les signaux prescrits à l'art. 58 des présentes Règles."

Article 69-d

Enlèvement des radeaux échoués

„1. Lorsque le radeau échoué constitue un obstacle pour la navigation, le conducteur et le propriétaire de ce radeau ainsi que les intéressés ou ayants-droit, doivent immédiate-

ment employer tous les moyens dont ils disposent pour écarter l'obstacle dans le plus court délai. En outre, le conducteur doit avertir sans délai l'organe le plus proche de l'autorité compétente."

„2. Si les intéressés ne satisfont pas à leurs obligations de débayer le chenal dans le délai qui leur est fixé par l'autorité compétente ou s'ils se refusent à l'exécution de déblaiement, ou s'ils ne peuvent être touchés, les mesures nécessaires sont prises par ladite autorité, sauf à elle d'exercer son recours pour obtenir le remboursement de ses dépenses. L'autorité peut, en cas d'urgence, procéder par voie de dislocation partielle ou totale du radeau échoué."

(Voir les dispositions de l'ancien Règlement, titre III, articles 102—124).

Amendement à l'art. 52

Au premier alinéa à la place des mots „ou deux sons prolongés“ mettre les mots „un son prolongé suivi immédiatement de deux sons brefs“.

Amendement à l'art. 55

Comme deuxième alinéa insérer ce qui suit :

„Les capitaines, patrons ou conducteurs d'autres catégories de bâtiments qui se trouvent dans les mêmes conditions sont tenus de signaler leur présence en faisant entendre une cloche ou en faisant héler à l'approche d'autres bâtiments“.

Amendement à l'art. 54

Après les mots „à l'avant“ ajouter : „.....à une hauteur n'excédant pas 6 m. au-dessus du plat-bord“.

Amendement à l'art. 57

Remplacer la phrase „...sont obligés de prêter tout secours“ par le texte suivant : sont obligés, en vue de dégager le chenal navigable, de lui prêter leur aide dans toute la mesure du possible“.

Amendement à l'art. 58

Comme nouveau dernier alinéa insérer le dernier alinéa de l'art. 56, du premier projet des Règles fondamentales.

Amendement à l'art. 59

La nouvelle rédaction de l'article devrait être comme suit :

„Les petits bâtiments échoués dans le fleuve doivent, à l'approche

d'autres bâtiments et avant que ceux-ci soient arrivés à petite distance, avertir ces bâtiments de la situation où ils se trouvent. Cet avertissement est à donner par des coups de sifflet intermittents ou par tout autre signal approprié, fait par les moyens qu'ils possèdent.

Si la circulation peut être maintenue au droit de ces bâtiments, ils doivent montrer du côté du passage, de jour un pavillon blanc ou un morceau d'étoffe claire et de nuit le feu de mouillage prescrit à l'art. 54 des présentes Règles."

Amendement à l'art. 60

La rédaction du point 4 devrait être remplacée par la suivante :

„De leur part, les autorités compétentes de l'Etat dans le secteur duquel le bâtiment a coulé, sont tenues de prendre toutes les mesures en vue de marquer aussitôt que possible l'endroit où le bâtiment a coulé."

Amendement à l'art. 62

Les dispositions de cet article sont introduites dans le nouvel art. 69-b, point 2, proposé par la Délégation yougoslave et par conséquent l'art. 62 du projet devrait être supprimé.

Amendement à l'art. 63

Les dispositions de cet article sont introduites dans le nouvel art. 69-c, proposé par la Délégation yougoslave et par conséquent l'art. 63 du projet devrait être supprimé.

AMENDEMENTS

de la Délégation de la RPF de Yougoslavie au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube.

Amendement à l'art. 2

Les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments doivent obtempérer aux prescriptions édictées par les autorités compétentes des Etats riverains relatives à la surveillance fluviale.

Ils sont tenus, s'il en sont requis, de décliner leurs noms et de produire tous documents officiels qui leur seraient demandés.

Les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments ne peuvent refuser, ni pour leur personne, ni pour l'équipage, de subir un interrogatoire ou de déposer.

Amendement visant à insérer un nouvel art. 9-a—1 au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

1. Les capitaines ou les patrons doivent veiller à ne causer aucune entrave aux travaux en cours d'exécution.

Ils doivent se conformer strictement aux indications données par les autorités compétentes, concernant le passage des endroits où s'effectuent des travaux, indications qui seront portées à leur connaissance notamment par voie d'affichage dans les ports sous forme d'Avis aux navigateurs.

2. Les capitaines, patrons ou conducteurs doivent se conformer également aux prescriptions publiées par les autorités chargées de la surveillance fluviale sous la forme d' „Avis aux navigateurs“, concernant les mesures urgentes prises pour assurer la circulation dans les circonstances exceptionnelles ou pour le temps et dans l'intérêt des travaux en cours d'exécution sur le fleuve.

Amendement à l'art. 71

Au point 2 après le mot „doivent“ supprimer les mots „être de couleur grise (ou blanc argent) ayant“ et mettre „avoir...“

Amendement à l'art. 78

Au premier alinéa à la place des mots „l'armateur prend“ mettre : „le capitaine et le propriétaire du bâtiment ainsi que les intéressés ou ayants-droit prennent“.

A l'alinéa 2 au lieu des mots „l'armateur ne peut ou ne veut pas“ mettre : „si les intéressés ne peuvent pas ou ne veulent pas“, et ensuite après les mots „ci-dessus“ ajouter : „ou s'ils ne peuvent pas être touchés“.

Amendement à l'art. 79

Recplacer le texte existant par le suivant :

„En cas d'abordage ou d'une autre avarie, l'enquête établissant les responsabilités est poursuivie par les organes compétents de l'Etat dans les eaux duquel l'avarie est survenue.“

Amendement à l'art. 80

Remplacer le texte existant par le suivant :

„Les contreventions aux dispositions des Règles de navigation sont poursuivies dans les conditions prévues par la législation de l'Etat sur le territoire ou sous la juridiction duquel elles ont été commises. Le contrevenant sera puni des peines de police prévues dans ladite législation, à moins que, conformément aux lois pénales en vigueur, il n'est encourru une peine plus grande, sans préjudice des actions civiles qui pourraient être intentées contre lui pour réparation de tout dommage.“

Amendement à l'art. 81

Au premier paragraphe supprimer l'alinéa 4.

Au deuxième paragraphe après le mot „spéciales“ insérer : „mentionnées ci-dessus“.

Au troisième paragraphe à la place de „des“ mettre „desdites“.

Au cinquième paragraphe après le mot „spéciales“ insérer „du Bas Danube et des Portes-de-Fer“.

Au sixième paragraphe au lieu de „des“ mettre „de ces“.

Amendement à l'art. 83

Supprimer cet article comme superflu.

Amendement au point 11 de l'Annexe aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Ajouter comme dernier alinéa du point 11 le texte suivant :

„Le terme „tirant d'eau“ employé dans une même phrase ainsi que le terme „bâtiment“, dans la cas où celui-ci, conduit un train de remorques, se réfère au bâtiment qui, dans le train, a le plus grand tirant d'eau.“

AMENDEMENT

de la Délégation bulgare à l'art. 59 du projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube

Art. 59

(nouvelle rédaction)

Signaux vi-
suels des petits
bâtiments
échoués

Les petits bâtiments échoués doivent, lors de l'approche
d'autres bâtiments, annoncer la position où il se trouve, par
des sons intermittents de sifflet ou tout autre signal appro-
prié émis par les moyens existant sur le petit bâtiment.

Si la navigation d'autres bâtiments peut être contin-
nuée auprès du bâtiment échoué, alors ce dernier hisse du
côté du passage libre — de jour un fanion blanc (ou un
morceau de tissu de couleur claire) et de nuit montre un
feu blanc de mouillage prescrit ci-dessus par l'art. 54.

AMENDEMENT

de la Délégation bulgare à l'art. 69 du projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube

Art. 69

(nouvelle rédaction)

Au cours du remorquage des radeaux, pendant la navigation ou le stationnement, le conducteur des radeaux doit veiller à ne pas causer d'entraves à la navigation et à ne pas porter dommage aux bâtiments navigant ou stationnant sur le fleuve.

Il est défendu aux conducteurs des radeaux de laisser traîner sur le fond du fleuve l'ancre ou la chaîne dans les endroits où se trouvent immergés des câbles ou des tuyaux.

Dans les zones où la navigation des radeaux à la dérive sera effectuée, on doit prendre des mesures afin de garantir la sécurité de la navigation.

AMENDEMENT

de la Délégation tchécoslovaque à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Art. 78

(nouvelle rédaction)

En cas d'échouage du bâtiment ou en cas de son immersion les personnes intéressées : armateur, capitaine, agent de la société de navigation, propriétaire de marchandises prennent les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre à flot le bâtiment, ainsi que pour écarter des obstacles qui empêchent la navigation.

Si les personnes intéressées mentionnées ci-dessus ne peuvent pas ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués ou si ces personnes ne peuvent pas être trouvées, les autorités compétentes dégagent le lit du fleuve par leurs propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.

PRECISION REDACTIONNELLE

l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, comme suite aux discussions de la séance plénière du 2 juin 1951

Art. 78

(rédaction précisée)

En cas d'échouage du bâtiment ou en cas de son immersion, le capitaine, l'armateur ainsi que d'autres personnes intéressées qui ont le droit de disposer de ce bâtiment, prennent les mesures nécessaires pour renflouer ou remettre à flot le bâtiment, ainsi que pour écarter les obstacles qui empêchent la navigation.

Si les personnes susmentionnées ne peuvent ou ne veulent pas exécuter les travaux indiqués ou si ces personnes ne peuvent pas être trouvées, les autorités compétentes dégagent le lit du fleuve par leurs propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.

AMENDEMENT

de la Délégation soviétique à l'art. 79 du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

• Chapitre VIII

SERVICE DE PILOTAGE

Art. 79

(nouvelle rédaction)

§ 1. Le service de pilotage sur le Danube s'organise :

- sur le secteur de l'embouchure du canal de Soulina à Braïla inclusivement, par l'Administration fluviale spéciale du Bas Danube :
- sur le secteur des Portes-de-Fer par l'Administration fluviale spéciale des Portes-de-Fer :
- sur tous les autres secteurs, si c'est nécessaire, par les compagnies de navigation des pays danubiens, indépendamment.

§ 2. Pour assurer le pilotage des bâtiments sur le secteur des Administrations fluviales spéciales mentionnées ci-dessus, ces dernières organisent les corps de pilotes, déterminent le mode de leur recrutement établi par un accord spécial entre les pays-membres de ces Administrations.

§ 3. Pour assurer le pilotage des bâtiments susmentionnés, les compagnies de navigation des pays danubiens peuvent avoir leurs groupes de pilotes dont le mode de recrutement est établi par les compagnies de navigation elles-mêmes.

Dans ce cas pour avoir le droit d'effectuer le pilotage des bâtiments sur les secteurs desdites Administrations fluviales spéciales, le pilote de la compagnie de navigation est tenu d'avoir le certificat délivré par l'Administration du secteur respectif.

§ 4. Dans tous les cas les groupes de pilotes peuvent être recrutés seulement parmi les ressortissants des pays danubiens et les corps de pilotes des Administrations seulement parmi les ressortissants des pays danubiens — membres des Administrations respectives.

§ 5. La navigation des bâtiments sur les secteurs des Administrations fluviales spéciales du Bas Danube et des Portes-de-Fer est interdite sans pilotage.

§ 6. Tout le personnel du service de pilotage de ces Administrations doit passer des examens devant les organes de l'Administration respective. Le personnel du service de pilotage des compagnies de navigation passe les examens devant les organes compétents de l'Etat où se trouve la compagnie de navigation ou bien son agence.

Après les examens, les pilotes reçoivent les certificats spéciaux qui leur donnent le droit d'exercer le service de pilotage.

AMENDEMENT

de la Délégation hongroise à l'art. 81 du projet des Dispositions
fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

Art. 81

(nouvelle rédaction)

Solution des différends

La solution des différends au sujet de l'interprétation des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube exposées ci-dessus, sera effectuée, en cas où des différends auront lieu, selon l'ordre prévu par l'art. 45 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

PRECISIONS REDACTIONNELLES

*au projet des Dispositions fondamentales
relatives à la navigation sur le Danube*

Conformément aux observations des membres de la Commission, des experts des délégations et conformément aux débats qui ont eu lieu lors de la discussion pendant la session, les précisions rédactionnelles suivantes ont été insérées dans le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube :

Art. 13 ajouter à la note marginale les mots „marque et“.

Art. 18 après le mot „mouillés“ insérer les mots „ou amarrés“.

Art. 19, § 2 exclure les mots „un diamètre de“ et ajouter après les mots „1 m. 50“ les mots „pour chaque côté“.

Art. 22, § 2, alinéa 2 compléter par les mots „tenant compte de l'axe du chenal“ et l'alinéa 3 compléter par les mots „et disposés aussi suivant l'axe du chenal“.

Art. 24 au point „c“ après le mot „permanente“ insérer les mots „de l'équipage“.

Art. 22, § 1 exclure les mots „à toute puissance“ ;

§ 2 exclure les mots „des autres bâtiments navigant sur le fleuve“ et après le „bâtiment“ insérer les mots „en marche“.

IV.
INDEX

DES PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

I N D E X du premier tome des procès-verbaux de la Commission du Danube

	Tome 1 Pages
CD/SES 1/2	— Ordre du jour de la 1ère session de la Commission du Danube 213
CD/SES 1/3	— Projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 225
CD/SES 1/4	— Projet yougoslave des Règles de procédure de la Commission du Danube 230
CD/SES 1/5	— Projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube 239
CD/SES 1/6	— Amendement de la Délégation roumaine à l'art. 12 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 243
CD/SES 1/7	— Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 5 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 241
CD/SES 1/8 Rev 1	— Amendements de la Délégation hongroise aux articles 5 et 13 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 242
CD/SES 1/9	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 6 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/10	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 7 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/11	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 12 et 16 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/12	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 13 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 245
CD/SES 1/13	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 14 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 245
CD/SES 1/14	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 11 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/15	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 27 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 245

CD/SES 1/16	— Amendement de la Délégation yougoslave au Chapitre VI du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube	245
CD/SES 1/17	— Amendements de la Délégation tchécoslovaque aux articles 6 et 9 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	251
CD/SES 1/18	— Amendements de la Délégation yougoslave concernant l'introduction d'un nouvel art. 11 dans le projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	250
CD/SES 1/19	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 1, 2 et 3 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	248
CD/SES 1/20	— Amendement de la Délégation yougoslave concernant l'introduction d'un nouvel art. 12 dans le projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	250
CD/SES 1/21	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 4 et 5 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	248
CD/SES 1/22	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 6, 7 et 10 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	249
CD/SES 1/23	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 9 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	249
CD/SES 1/24	— Proposition de la Délégation soviétique concernant l'ordre du jour de la 11ème session de la Commission du Danube	253
CD/SES 1/26	— Proposition de la Délégation soviétique concernant une somme à titre d'avance, destinée à couvrir les frais d'organisation de la Commission du Danube	252
CD/SES 1/27	— Règles de procédure de la Commission du Danube	214
CD/SES 1/28	— Amendement de la Délégation tchécoslovaque au projet de l'ordre du jour de la 11ème session de la Commission du Danube	254
CD/SES 1/29	— Rapport de la Sous-commission de vérification des pleins pouvoirs	257
CD/SES 1/30	— Rapport du Président de la Sous-commission de rédaction à la 1ère session de la Commission du Danube	256
CD/SES 1/31	— Décision concernant le paiement par les Etats danubiens d'une somme à titre d'avance, destinée à couvrir les frais d'organisation de la Commission du Danube	221
CD/SES 1/32	— Procès-verbal de la séance de la Sous-commission de rédaction à la 1ère session de la Commission du Danube	255
CD/SES 1/33	— Ordre du jour de la 11ème session de la Commission du Danube	222
CD/SES 1/34	— Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	219

INDEX

du deuxième tome des procès-verbaux de la Commission du Danube

	Tome 2 Pages
CD/SES 2/5 — Projet du Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	195
CD/SES 2/7 — Amendement de la Délégation roumaine au projet du Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	200
CD/SES 2/8 Rev 1 — Plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1950	176
CD/SES 2/9 — Amendement de la Délégation yougoslave au projet du Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	201
CD/SES 2/13 — Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	178
CD/SES 2/14 — Décision concernant le budget de la Commission du Danube pour l'année 1950	184
CD/SES 2/15 — Budget de la Commission du Danube pour l'année 1950	185
CD/SES 2/18 — Ordre du jour de la IIème session de la Commission du Danube	175
CD/SES 2/19 — Décision concernant le sort des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube	190
CD/SES 2/21 — Décision concernant la navigation dans le secteur Gabčíkovo-Gönyü	189
CD/SES 2/22 — Extrait du procès-verbal No. 16 „Ordre du jour de la IIIème session de la Commission du Danube“	191

INDEX

du troisième tome des procès-verbaux de la Commission du Danube

	Tome 3 Pages
CD/SES 3/3 — Budget de la Commission du Danube pour 1951	358
CD/SES 3/4 — Rapport des Services de la Commission du Danube sur les conditions de la navigation dans le secteur des seuils du Danube Rajka-Gönyü	335
CD/SES 3/6 — Rapport sur le pavillon et le sceau de la Commission du Danube	348
CD/SES 3/8 — Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur son travail pendant l'année 1950	319
CD/SES 3/10 — Rapport du Groupe de travail pour la vérification de l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube pour 1950	333
CD/SES 3/11 — Rapport sur le plan de travail de la Commission du Danube pour 1950	343
CD/SES 3/17 — Rapport du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1950	347
CD/SES 3/18 — Proposition de la Délégation tchécoslovaque au point 7 de l'ordre du jour	372

		Tome 3 Pages
CD/SES 3/19	— Proposition de la Délégation yougoslave au point 5 de l'ordre du jour	371
CD/SES 3/20	— Proposition de la Délégation hongroise sur la question de la formation d'un Groupe de travail concernant le point 1 du plan de travail de la Commission pour 1951	369
CD/SES 3/21	— Proposition de la Délégation yougoslave au point 7 de l'ordre du jour	373
CD/SES 3/27	— Ordre du jour de la IIIème session de la Commission du Danube	351
CD/SES 3/28	— Décision sur le rapport du Secrétariat concernant son travail en 1951	352
CD/SES 3/29	— Décision concernant la création d'une Administration fluviale spéciale dans le secteur Rajka-Gönyü	355
CD/SES 3/30	— Décision sur le déblaiement du Danube des bâtiments coulés	354
CD/SES 3/31	— Décision sur l'édition des nouvelles cartes et du routier du Danube	355
CD/SES 3/32	— Plan de travail de la Commission du Danube pour 1951	356
CD/SES 3/33	— Décision sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1950 et le budget de la Commission du Danube pour 1951	357
CD/SES 3/34	— Décision sur le pavillon et le sceau de la Commission du Danube	361
CD/SES 3/35	— Résolution sur la question de la formation d'un Groupe de travail concernant le point 1 du plan de travail de la Commission pour 1951	364
CD/SES 3/36	— Décision sur l'ordre du jour préliminaire et date de la convocation de la IVème session de la Commission du Danube	365
CD/SES 3/37	— Décision sur l'approbation des procès-verbaux de la Commission du Danube	366
CD/SES 3/38	— Projet de résolution de la Délégation yougoslave au point 3 de l'ordre du jour	370
CD/SES 3/39	— Rapport sur l'édition des cartes et du routier du Danube	341
CD/SES 3/40	— Rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1950 et le budget de la Commission du Danube pour 1951	345

I N D E X

du quatrième tome des procès-verbaux de la Commission du Danube

		Tome 4 Pages
CD/SES 4/3	— Ordre du jour de la quatrième session de la Commission du Danube	303
GD/SES 4/7	— Amendements de la Délégation bulgare à l'art. 69 du projet des Dispositions fondamentales	363
GD/SES 4/8	— Amendement de la Délégation soviétique à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales	366
CD/SES 4/9	— Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 59 du projet des Dispositions fondamentales	362
CD/SES 4/10	— Amendement de la Délégation tchécoslovaque à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales	364

CD/SES 4/10 a	— Précision rédactionnelle à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales	363
CD/SES 4/11	— Amendement de la Délégation hongroise à l'art. 81 du projet des Dispositions fondamentales	367
CD/SES 4/16	— Décision concernant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	304
CD/SES 4/17	— Décision concernant les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube	338
CD/SES 4/18	— Décision concernant les taxes particulières sur le Danube	339
CD/SES 4/19	— Décision concernant la confirmation de la nomination des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube	340
CD/SSS 4/20	— Décision concernant l'ordre du jour préliminaire de la Vème session	341
CD/SES 4/21	— Projet des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (après la discussion dans le Groupe de travail)	346
CD/SES 4/22	— Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	305
CD/SES 4/23	— Rapport sur le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	283
CD/SES 4/24	— Rapport du Président du Groupe de travail de la Commission du Danube sur le résultat de la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	291
CD/SES 4/27	— Rapport sur les taxes de navigation et taxes particulières sur le Danube	297
CD/SES 4/30	— Précisions rédactionnelles au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	368
CD/GT/1	— Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (présenté par le Secrétariat)	345
CD/GT/2	— Rapport sur le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	283
CD/GT/6	— Amendements de la Délégation tchécoslovaque au projet des Dispositions fondamentales	347
CD/GT/7	— Amendements de la Délégation bulgare au projet des Dispositions fondamentales	348
CD/GT/8	— Amendements de la Délégation hongroise au projet des Dispositions fondamentales	349
CD/GT/9	— Amendements de la Délégation roumaine au projet des Dispositions fondamentales	350
CD/GT/10	— Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Dispositions fondamentales	351
CD/GT/11	— Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Dispositions fondamentales	360