

Протокол

Юбилейной сессии Дунайской Комиссии

Procès-verbal

de la session jubilaire de la Commission du Danube



Протокол

Юбилейной сессии Дунайской Комиссии, посвященной
25 годовщине подписания Конвенции о режиме
судоходства на Дунае

Procès-verbal

de la Session jubilaire de la Commission du Danube
consacrée au 25^{ème} anniversaire
de la signature de la Convention relative au régime
de la navigation sur le Danube



Будапешт — Budapest
1973

**PROCES-VERBAL
DE LA SESSION JUBILAIRE
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention
relative au régime de la navigation sur le Danube (1948)

*La présente publication contient
le procès-verbal
de la Session jubilaire de la Commission du Danube
consacrée au 25^{ème} anniversaire
de la signature de la Convention relative
au régime de la navigation
sur le Danube.*

*La Session jubilaire s'est déroulée
les 23 et 24 mars 1973 au siège
de l'Académie des Sciences de Hongrie, à Budapest.*

SEANCE SOLENNELLE

La séance solennelle de la Session jubilaire de la Commission du Danube, consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, s'est ouverte le 23 mars 1973, à 10 h 30, dans la salle des cérémonies de l'Académie des Sciences de Hongrie.

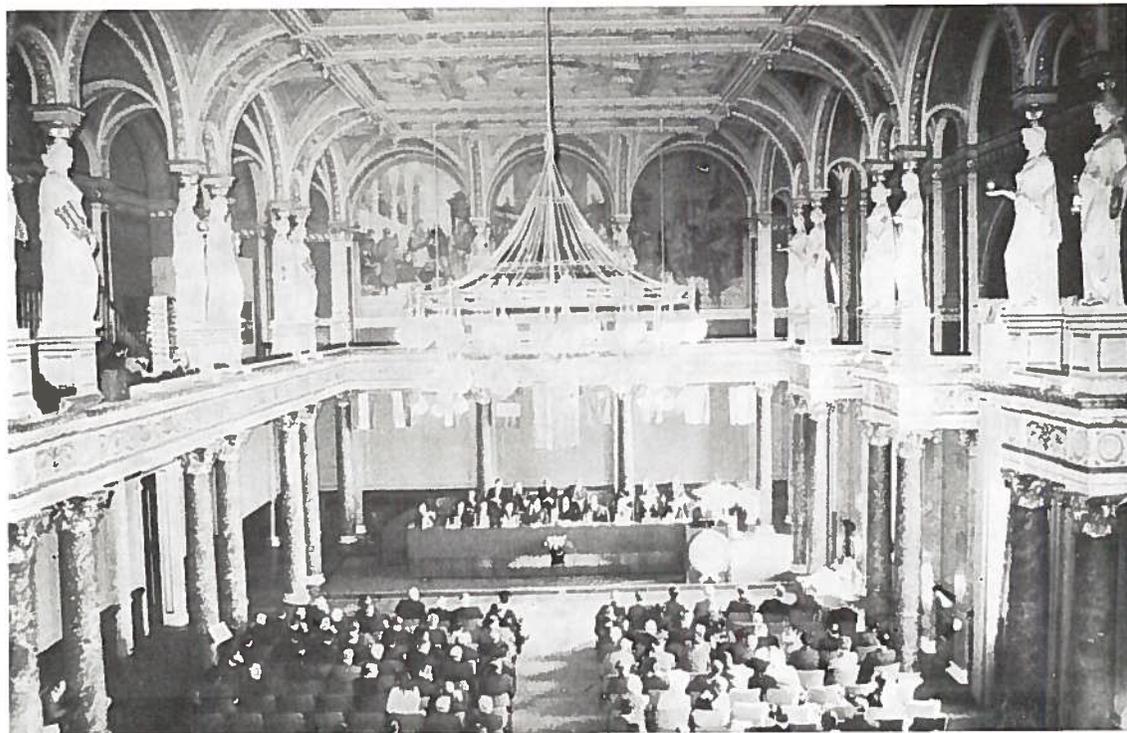
Le Présidium de la séance solennelle: Le Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise M. M. TIMÁR; les Chefs des délégations gouvernementales des pays parties à la Convention de 1948: M. E. FRÜHBAUER, Ministre fédéral des Transports de la République d'Autriche; M. L. KOUTCHOUKOV, Vice-Ministre des Transports de la République Populaire de Bulgarie; M. Gy. CSANÁDI, Ministre des Transports et des Communications de la République Populaire Hongroise; M. M. MĂROIU, Vice-Ministre des Transports et des Télécommunications de la République Socialiste de Roumanie; M. S. ŠUTKA, Ministre fédéral des Transports de la République Socialiste Tchécoslovaque; M. V. I. TIHONOV, Vice-

Ministre de la Flotte maritime de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques; M. B. POPOV, Secrétaire fédéral des Transports et des Communications de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie; M. V. A. KRAVETZ, Vice-Ministre des Affaires Etrangères de la République Socialiste Soviétique d'Ukraine.

Les Représentants des pays membres de la Commission du Danube: M. F. FRÖLICHSTHAL, Autriche; M. S. STANOEV, Bulgarie; M. M. BARITY, Hongrie; M. I. COTOȚ, Roumanie; M. F. DVORSKY, Tchécoslovaquie; M. V. I. PAVLOV, Union Soviétique; M. Dj. JOVIĆ, Yougoslavie.

Le Secrétaire exécutif de la CEE de l'ONU, M. J. STANOVNIK; le Secrétaire adjoint du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, M. Z. VADÁSZ; le Secrétaire d'Etat, Président de l'Office National des Eaux de la République Populaire Hongroise, M. I. DÉGEN; le Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube, M. Gy. FEKETE.

Vue générale de la salle des cérémonies pendant la séance solennelle





Les chefs des délégations gouvernementales, (de gauche à droite) M. E. Frühbauer (RA), M. V. Tihonov (URSS), M. Măroiu (RSR), M. B. Popov (RSFY), M. Gy. Csanádi (RPH), M. E. Kravetz (RSSU), M. St. Šutka (RSTch), M. L. Koutchoukov (RPB).

Le Présidium de la séance solennelle de la Session jubilaire





Vue de la salle





Vue de la salle

A la séance solennelle de la Session jubilaire et à ses travaux ont participé, en outre, les délégations des pays membres de la Commission du Danube, des représentants de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, de la Division des Transports de l'ONU, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, de l'Union Internationale des Télécommunications, de la Commission Economique de l'ONU pour l'Afrique, de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime, de l'Organisation Météorologique Mondiale, de l'Organisation Internationale du Travail, de l'Organisation Internationale de Normalisation, de la Société Internationale de Limnologie, de

l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, de la Commission de l'Oder, de la Société Rhin-Main-Danube S. A., du Secrétariat de la Conférence des Directeurs des Entreprises de Navigation danubienne.

Y participaient également des représentants des Administrations fluviales danubiennes, du Ministère des Transports de la République fédérale d'Allemagne et des représentants des organisations s'occupant des questions de la navigation, et d'autres organisations des pays danubiens ainsi que des personnes travaillant dans le domaine de la navigation danubienne.

Le Président de la Commission du Danube, M. I. COTOȚ, ouvre la séance solennelle de la Session jubilaire.



M. I. COTOȘ

Président de la Commission du Danube

Monsieur le Vice-Président du Conseil des Ministres
de la République Populaire Hongroise,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Honorables Délégués,
Honorables Hôtes,
Mesdames et Messieurs,

Nous nous sommes réunis aujourd'hui dans cette salle pour célébrer le 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube qui eut lieu en 1948, à Belgrade.

Les années qui se sont écoulées depuis lors ont confirmé la viabilité de cette Convention et son rôle dans le développement de la navigation internationale sur le Danube.

La Commission du Danube a été fondée sur la base des dispositions de la Convention de Belgrade de 1948. L'apport qu'elle a fait durant son existence à la cause de la mise en oeuvre des principes fixés dans la Convention est très précieux. En tant qu'organisation intergouvernementale, la Commission a contribué au développement de la navigation sur le Danube. Au cours de la période écoulée, les Etats parties à la Convention ont coopéré activement au sein de la Commission du Danube, et ont oeuvré, sur la base des stipulations de la Convention, pour assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que pour resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec d'autres pays.

Lors de la solution des problèmes relevant de la compétence de la Commission, les Etats parties à la Convention ont contribué à consolider l'esprit de compréhension mutuelle et les relations de bon voisinage entre les Etats danubiens, faisant ainsi leur apport à la cause de la consolidation de la paix, de la sécurité et de la coopération mutuellement avantageuse en Europe.

Le fait que le Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise

et les Ministres qui s'occupent des questions de la navigation sur le Danube assistent à notre Session jubilaire, présence que nous saluons chaleureusement, parle de l'importance que présente l'activité de la Commission du Danube pour la navigation danubienne.

Nous sommes heureux de saluer le Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise, M. Timár; le Ministre fédéral des Transports de la République d'Autriche, M. Frühbauer; le Vice-ministre des Transports de la République Populaire de Bulgarie, M. Koutchoukov; le Ministre des Transports et des Communications de la République Populaire Hongroise, M. Csanádi; le Vice-ministre des Transports et des Télécommunications de la République Socialiste de Roumanie, M. Măroiu; le Vice-ministre de la Flotte maritime de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Tihonov; le Ministre des Transports de la République Socialiste Tchécoslovaque, M. Šutka; le Secrétaire fédéral des Transports et Communications de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Popov, et le Vice-ministre des Affaires Etrangères de la République Socialiste Soviétique d'Ukraine, M. Kravetz.

C'est également avec grand plaisir que je voudrais saluer les représentants, présents dans cette salle, des pays membres de la Commission du Danube, et leurs suppléants, ainsi que les représentants des organisations internationales avec lesquelles la Commission du Danube coopère et entretient des relations, parmi lesquels, le Secrétaire exécutif de la CEE de l'ONU, M. Stanovnik; le représentant de la Division des transports de l'ONU, M. Bradanović; le Secrét-

taire adjoint du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, M. Vadász; le Président du Comité d'enregistrement des fréquences de l'Union Internationale des Télécommunications, M. Petit; le Suppléant du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, M. Queguiner; le Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, M. Doerflinger; le Président du Groupe travail pour les recherches sur le Danube de la Société Internationale de Limnologie, M. Liepolt; le représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale, M. Ozorai; les membres du Corps diplomatique; les directeurs des Entreprises de navigation nationales, les délégations des pays danubiens à la XXXI^e session ordinaire de la Commission, les représentants d'organisations hongroises, les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube avec son directeur M. Fekete en tête, et tous les hôtes ici présents.

Je voudrais également saluer les représentants du Ministère des Transports de la République

fédérale d'Allemagne avec lequel la Commission du Danube entretient des relations de travail.

Je pense exprimer la certitude de tous les présents en disant que la coopération entre tous les pays danubiens continuera à se développer en conformité avec les intérêts communs, ayant pour objectif l'essor de la navigation sur le Danube.

Mesdames et Messieurs,

Je salue encore une fois tous les présents, et je déclare ouverte la séance solennelle de la Session jubilaire de la Commission du Danube, consacrée au 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

La parole est à *Monsieur V. I. Pavlov*, Secrétaire de la Commission du Danube, qui présente le rapport sur le 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et sur l'activité déployée par la Commission du Danube au cours de cette période de 25 ans.



M. V. I. PAVLOV

Secrétaire de la Commission du Danube

Monsieur le Vice-Président du Conseil des Ministres
de la République Populaire Hongroise,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Honorables Hôtes,
Mesdames et Messieurs,

Cette année marque le 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Il y a un quart de siècle que la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, l'Union Soviétique, l'Ukraine et la Yougoslavie, désireuses d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, et de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays, ont conclu le 18 août 1948, à Belgrade, le Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Le 7 janvier 1960, l'Autriche adhère à cette Convention.

La Convention de Belgrade définit nettement les principes fondamentaux sur lesquels les pays danubiens ont reconnu qu'il était indiqué de fonder le nouveau régime équitable de la navigation sur le Danube. Bien que la nécessité d'introduire un nouveau régime de la navigation sur le Danube ait surgi il y a plus d'un siècle, néanmoins toutes les conventions et tous les accords conclus avant la signature de la Convention de Belgrade de 1948 limitaient les droits des pays danubiens, les maîtres effectifs de cette voie navigable qui joue un rôle aussi important dans leur vie.

La Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube marque un tournant dans l'histoire du régime juridique international du Danube. Elle se guide du principe selon lequel la navigation sur cette voie navigable est réglementée sur la base d'un accord commun conclu par les seuls Etats riverains. De plus, le régime établi par la Convention ne fait aucune distinction entre les bâtiments, quelle que soit leur apparte-

nance, qu'il s'agisse de bâtiments ressortissants d'un pays riverain ou de bâtiments ressortissants d'un pays non riverain.

A l'heure actuelle, la Convention de 1948 constitue la base du régime juridique international pour la navigation sur le Danube.

En vertu de son article 1^{er} «la navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux-marchands et aux marchandises de tous les Etats sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale». C'est ainsi qu'est défini nettement et clairement le principe de la libre navigation dans le texte de la Convention même.

Désireux d'assurer une navigation réellement libre, les Etats signataires de la Convention ont accepté de plein gré certaines obligations; notamment ils se sont engagés à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et, en ce qui concerne les secteurs appropriés, pour les bâtiments de mer, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation.

Les Etats danubiens exécutent de grands travaux et consacrent d'importants moyens pour assurer et améliorer les conditions de la navigation et pour développer et perfectionner l'aménagement technique des ports et de la flotte danubienne.

Sept complexes hydro-énergétiques et de navigation ont été construits sur le Danube, grâce à quoi les conditions de la navigation se sont radicalement améliorées sur certains secteurs qui se rangeaient parmi les plus difficiles du

point de vue de la navigation. Ainsi par exemple, le système hydro-énergétique et de navigation construit dans la région des Portes de Fer en résultat de la coopération entre la République Socialiste de Roumanie et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, est un ouvrage des plus importants et des plus récents dans ce domaine.

Grâce aux travaux exécutés dans l'intérêt de l'amélioration des conditions de la navigation, les transports de marchandises réalisés sur le Danube par les entreprises de navigation danubienne sont devenus plus rentables.

Les données statistiques témoignent de ce que la Convention garantit non seulement les intérêts des pays danubiens, mais elle garantit aussi ceux des autres pays qui utilisent le Danube pour le transport de marchandises. En 1971, des bateaux battant pavillons de 25 pays ont navigué sur le Danube.

La Commission du Danube a été établie en vertu de la Convention de 1948 pour la mise en oeuvre des principes de cette dernière. A l'heure actuelle, la Commission est composée des représentants des pays danubiens suivants: République d'Autriche, République Populaire de Bulgarie, République Populaire Hongroise, République Socialiste de Roumanie, République Socialiste Tchécoslovaque, Union des Républiques Socialistes Soviétiques et République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

La Commission du Danube qui est une organisation intergouvernementale basée sur la pleine souveraineté et l'égalité de droits de ses membres, accomplit les tâches qui lui incombent dans un esprit de coopération et de respect des intérêts mutuels.

Bien que dans l'histoire du régime juridique du Danube un quart de siècle ne soit pas une bien longue période, toutefois, on peut d'ores et déjà tirer certaines conclusions.

En effet, en premier lieu, au cours de ce laps de temps la Commission du Danube s'est confirmée comme plate-forme importante pour une coopération internationale fructueuse en Europe.

Jusqu'au 23 mars 1973, la Commission du Danube a tenu 31 sessions ordinaires, une session extraordinaire et une session jubilaire, qui ont adopté d'importants documents du domaine de la navigation sur le Danube.

Déployant ses efforts pour créer de bonnes con-

ditions pour la navigation sur le Danube conformément à l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation, la Commission du Danube a dès le début de son activité entamé l'élaboration de règles de navigation unifiées. En 1951, la IV^e session de la Commission du Danube a adopté les *Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube*, qui ont servi de base aux autorités compétentes des pays danubiens lors de l'introduction des règles de navigation sur leurs secteurs de Danube respectifs, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation. Vu l'expérience acquise dans la mise en application des Dispositions fondamentales et vu également les modifications survenues dans les conditions de la navigation, tout comme le développement des nouvelles techniques et les nouvelles méthodes de conduite des bâtiments, des amendements ont été introduits dans ces règles de route, amendements qui répondaient aux exigences de la navigation moderne. En 1967, par décision prise à sa XXV^e session, la Commission a adopté de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, qui ont été introduites à partir du 1^{er} avril 1970; ces Dispositions avaient été élaborées en tenant compte du Code européen des voies navigables intérieures.

La Commission du Danube a accompli un grand travail en vue d'établir un système de balisage uniforme sur le Danube. Pour remplacer les systèmes de balisage périmés et non concertés, les pays danubiens ont créé, dans le cadre de la Commission du Danube, un système uniforme qui contribue dans une large mesure, à l'accroissement de la sécurité de la navigation, permet de naviguer tant de jour que de nuit, et même dans des conditions défavorables.

Afin de veiller à la mise en application, sur le parcours navigable du fleuve et dans les ports, des règles de navigation et dudit système de balisage, la Commission a adopté les *Règles de la surveillance fluviale sur le Danube*, en conformité avec lesquelles les pays danubiens ont créé les organes de la surveillance fluviale.

Un travail important a été effectué par la Commission du Danube dans le domaine de l'unification des documents de bord. L'*Attestation de bord* adoptée par la Commission réunit toute une série de documents qui avaient été en vigueur. Ainsi, son utilisation s'avère bien plus aisée et plus pratique car elle permet de réduire la durée du stationnement des bâtiments lors du contrôle

et de l'accomplissement des formalités afférentes à la prestation des services.

Les cartes de pilotage publiées par la Commission du Danube sont d'une grande valeur pour les conducteurs. A l'heure actuelle, ces cartes couvrent tout le parcours navigable du Danube, à l'exception du secteur des Portes de Fer, où, comme on le sait, un système hydro-énergétique et de navigation a été récemment construit. La carte de pilotage de ce secteur paraîtra l'année prochaine.

Le *Routier du Danube* publié par la Commission contient une description du chenal et du balisage, des données physico-géographiques, les caractéristiques hydrographiques et hydrométéorologiques du bassin danubien, et d'autres renseignements nécessaires pour la navigation.

La Commission du Danube a aussi fait paraître pour les besoins des conducteurs et de ceux qui s'intéressent aux questions de la navigation sur le Danube, des manuels de valeur tels que l'Indicateur kilométrique, la Carte générale, les albums des hivernages, des types de bâtiments, des ponts, et d'autres manuels encore.

Les nouvelles techniques se voient rapidement introduites dans la navigation sur le Danube. Tenant compte de ce fait, la Commission du Danube a adopté toute une série de recommandations qui contribuent à la création des conditions les plus favorables au développement de la navigation.

Les *Recommandations relatives au service des radiocommunications* et les *Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube* permettent d'accroître la sécurité de la navigation. L'utilisation des radiocommunications sur ondes métriques ouvre de grandes possibilités pour l'échange, entre les bateliers, des informations au sujet des dangers nautiques, de l'état du chenal et du balisage, ainsi que pour l'échange des informations entre les bâtiments et les administrations portuaires sur des questions d'exploitation.

Dans des conditions de mauvaise visibilité dues à des phénomènes météorologiques défavorables, ainsi que de nuit, on pratique la navigation au radar. Pour cette raison, les signaux de balisage sont munis de réflecteurs-radar. Les questions de la navigation au radar sur le Danube sont réglées dans les *Recommandations* adoptées au sujet des principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments et dans les *Recommandations* relatives aux types optima de réflecteurs-radar

et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage.

La navigation par poussage, méthode moderne de navigation, s'applique à une échelle de plus en plus grande sur le Danube, et la Commission du Danube, qui accorde une attention accrue à ce mode de navigation, oeuvre à la création des conditions favorables à son développement.

Pour régler les questions de la prestation de services aux bâtiments sans équipage, dont l'exploitation connaît un grand progrès sur le Danube, la Commission du Danube a adopté des *Recommandations* relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, et la XXXI^e session qui s'est achevée hier, vient d'adopter les *Recommandations* relatives au service des bâtiments sans équipage en route et au stationnement dans les ports, ainsi que des recommandations ayant pour but de garantir la sécurité du stationnement des bâtiments de poussage dans les ports.

Par sa décision portant sur la lutte contre la pollution des eaux du Danube par des produits pétroliers provenant des bateaux, la Commission du Danube recommande aux pays danubiens d'adopter les mesures appropriées.

Dans le domaine des questions hydrotechniques l'une des tâches fondamentales de la Commission est l'établissement du Plan général des grands travaux sur le Danube dans l'intérêt de la navigation, sur la base des propositions et des projets des pays danubiens. Pour que l'élaboration de ce plan se fasse sur une base homogène, la Commission a adopté les *Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube*.

La Commission a également adopté les *Recommandations relatives aux gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres*, qui tiennent compte des particularités des différents secteurs du fleuve et des exigences de la navigation.

Ces *Recommandations*, ainsi que les projets des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatifs à la régularisation du fleuve constituent la base pour l'établissement du Plan général des grands travaux sur le Danube dans l'intérêt de la navigation.

L'*Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube*, qui est publiée annuellement, comprend des données sur les gabarits de chenal envi-

sagés et obtenus, ainsi que sur le volume des travaux exécutés par les pays et les Administrations fluviales spéciales dans l'intérêt de l'amélioration des conditions de la navigation.

La Commission a fait paraître un *Rapport sur le régime des glaces du Danube*, fondé sur des données statistiques couvrant une période de 56 ans.

Les résultats des travaux de régularisation exécutés se reflètent en premier lieu dans l'amélioration des conditions de la navigation dans les secteurs à seuils. La Commission fait paraître chaque année la *Fiche des seuils* qui présente des données relatives à la profondeur et à la largeur du chenal sur les seuils au courant de l'année.

La Commission a dressé le *Schéma du profil en long du Danube de Ulm à Sulina*, sur lequel sont indiquées les cotes des hauts niveaux et des bas niveaux navigables, les positions des stations hydro-métriques, des ouvrages hydrotechniques et des ponts. Elle a, en outre, fait paraître l'Album des ponts qui contient tous les renseignements nécessaires aux bateliers pour le franchissement des ponts sur le Danube.

La tâche fondamentale de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrologie consiste à pourvoir la navigation en données hydrologiques et météorologique et en prévisions hydrologiques.

Pour accomplir ces tâches, la Commission du Danube a effectué un travail fort utile. Ainsi, elle a adopté les *Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube*, qui contiennent une description des méthodes unifiées pour l'observation et le dépouillement des éléments hydrométéorologiques et fixent le mode d'échange des données hydrologiques.

Conformément à ces Recommandations les informations sur les niveaux d'eau, les températures de l'eau et de l'air, les précipitations, les phénomènes de glaces, les avis de tempête et les prévisions hydrologiques sont transmises selon un système de codes unifié.

Pour obtenir des données homogènes sur le débit du Danube, la Commission a adopté les *Recommandations au sujet des mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau*.

La Commission publie régulièrement des annuaires hydrologiques et fait paraître tous les 10 ans un ouvrage de référence hydrologique du Danube.

La Commission poursuit des travaux visant à synthétiser l'expérience acquise dans les pays danubiens en matière de formulation des prévisions hydrologiques et à établir les possibilités du perfectionnement des prévisions.

Des problèmes formant l'objet d'études hydrologiques concrètes et intéressant directement la navigation danubienne sont traités au sein du Groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

Dans le domaine de la statistique de la navigation danubienne, la Commission rassemble et étudie les données fournies par les pays danubiens, publie des annuaires, des ouvrages de référence et d'autres matériaux traitant des statistiques de la navigation danubienne.

Pour assurer l'analyse des données statistiques et la publication de renseignements plus complets dans les annuaires, la Commission a élaboré une méthodologie unifiée pour le relevé statistique, a préparé un questionnaire pour le rassemblement des données statistiques dont disposent les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales sur la navigation danubienne, et a donné les définitions des termes utilisés dans le questionnaire.

Les annuaires statistiques que publie actuellement la Commission comprennent des données détaillées sur les transports de marchandises effectués sur l'entier parcours du Danube et par pays danubiens, des données sur le trafic-marchandises des ports danubiens, sur la flotte danubienne, sur le trafic-marchandises des ports présenté d'après la nomenclature des marchandises, sur les transports de passagers, et contiennent aussi d'autres renseignements présentant de l'intérêt pour les organisations et les personnes s'occupant des problèmes du transport.

La Commission accorde une attention soutenue aux questions juridiques, douanières, sanitaires et autres ayant trait à la navigation danubienne, à son organisation et à son fonctionnement.

Pour pouvoir plus facilement prendre connaissance des instruments internationaux et de la pratique suivie dans les Etats danubiens dans le domaine de la navigation, la Commission a rassemblé les textes des accords conclus par les pays danubiens en matière de navigation sur le Danube, de même que ceux des arrangements intervenus entre les entreprises de navigation danubienne, et les a publiés dans un recueil. Elle a également

fait paraître un recueil des lois qui ont trait à la navigation sur le Danube.

Afin d'assurer des normes uniformes dans le domaine de la réglementation des surveillances douanière, sanitaire et phytosanitaire dans la navigation danubienne la Commission a élaboré et adopté les *Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance douanière*, les *Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire* et les *Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire*.

Toutes ces Recommandations s'appuient sur les actes normatifs nationaux édictés par les pays membres de la Commission du Danube et tiennent en même temps compte de l'expérience acquise dans ces domaines par d'autres organisations internationales.

La Commission étudie les questions de droit international ayant trait à la navigation sur les voies d'eau intérieures. Le programme de travail de la Commission prévoit, entre autres, l'examen des questions nautiques, hydrotechniques, hydro-météorologiques, statistiques, économiques et juridiques présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne en connexion avec la réalisation de la liaison du Danube à d'autres systèmes de voies navigables.

La Commission a fait paraître un grand nombre de publications qui reflètent les résultats de son activité, ainsi que des publications traitant des questions de la navigation sur le Danube et ayant un caractère d'information. Le nombre de ses publications s'élève à environ 180.

L'étude des problèmes liés à la navigation intérieure et leur solution dans le cadre d'autres organisations internationales présentent un intérêt certain pour la Commission du Danube. Par ailleurs, les nombreux problèmes relevant des divers domaines de la navigation danubienne desquels s'occupe la Commission du Danube, suscitent l'intérêt de diverses organisations internationales et autres à l'égard de son activité. Ainsi, la Commission entretient des relations de travail avec le Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne dont les experts assistent, à l'invitation du Secrétariat de la Commission, aux réunions et aux sessions de la Commission du Danube, et elle collabore avec plusieurs organisations internationales telles que la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, l'Organisation Météorologique Mon-

diale, l'Union Internationale des Télécommunications, l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, l'Organisation Mondiale de la Santé, le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, l'Organisation Internationale du Travail, l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, le Conseil de Coopération Douanière, l'Organisation Internationale de Normalisation, l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, la Société Internationale de Limnologie, la Commission de l'Oder, et plusieurs autres organisations gouvernementales et non gouvernementales.

Une coopération fructueuse existe entre la Commission du Danube et la Conférence des Directeurs des entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava.

La collaboration de la Commission du Danube avec la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU s'exprime dans un échange de publications qui intéressent les deux organisations, et aussi par la participation réciproque des fonctionnaires des deux organisations aux travaux portant sur l'étude et l'examen des questions relevant du domaine de la navigation.

Des contacts de travail permanents ont été établis entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale, contacts qui ont permis d'élargir la coopération en matière d'hydrologie et de météorologie. Cette collaboration s'est avérée utile dans la solution des problèmes d'intérêt pratique pour la navigation danubienne.

Vu que la Commission du Danube s'occupe des questions en rapport avec les radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube, des relations de travail ont été établies avec l'Union Internationale des Télécommunications.

La coopération dans ce domaine contribue à la solution de questions fort importantes du point de vue de la navigation.

La Commission est membre de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation où elle jouit du statut de membre assimilé aux gouvernements.

La Commission collabore également avec l'Organisation Mondiale de la Santé; cette coopération s'est révélée très fructueuse lors de l'élaboration des *Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube*.

La Commission entretient des contacts de travail avec divers centres de recherches scientifiques et organisations qui étudient les problèmes de la coopération internationale dans la navigation intérieure.

Des représentants d'autres organisations internationales, ainsi de la Commission Economique pour l'Asie et l'Extrême-Orient, de la Commission de la Plata, etc. ont rendu visite à la Commission du Danube pour avoir avec elle un échange d'expériences et connaître son activité. La Commission entretient également des contacts avec les Commissions Economiques de l'ONU pour l'Amérique Latine et pour l'Afrique.

En septembre 1972, la Commission a pris part à l'Exposition «EUROCA 72», organisée à Nuremberg et consacrée à l'inauguration d'un nouveau secteur du canal Rhin-Main-Danube et du port de Nuremberg.

Des représentants du Secrétariat de la Commission prennent part aux sessions de diverses organisations et réunions internationales s'occupant de questions présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

L'extension de ses relations avec d'autres organisations et institutions internationales qui s'occupent des questions de la navigation répond sans aucun doute aux intérêts de la Commission du Danube et affirmera encore davantage son prestige et son autorité en tant qu'organisation internationale.

Tels sont, Mesdames et Messieurs, les principaux résultats de l'activité que la Commission du Danube a déployée au cours de ces 25 années.

La XXXI^e session ordinaire de la Commission du Danube a achevé ses travaux hier. Elle a examiné et adopté des décisions concernant le projet de Recommandations relatives au service des bâtiments sans équipage, le projet de Recommandations relatives aux conditions techniques que doivent satisfaire dans les ports, dans les rades et aux quais les aires de stationnement destinées aux convois poussés, le projet de Commentaires à quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube, la Méthode de calcul des débits d'eau, le Schéma de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube pour la période 1921-1970 et d'autres questions également. La session a approuvé le Plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1973

à mars 1974. Ce plan charge la Commission et son Secrétariat de tâches concrètes du domaine des questions nautiques, techniques, hydro-techniques, juridiques et autres. Toutes ces décisions constituent un nouveau pas dans la voie de la solution des tâches posées devant la Commission du Danube par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Un nouvel aspect de l'activité de la Commission du Danube touche les questions en connexion avec les liaisons envisagées du Danube au Rhin, à l'Elbe et à l'Oder.

La Commission du Danube a adopté un programme à long terme pour l'étude des problèmes intéressant la navigation en connexion avec ces liaisons. Ce programme prévoit l'étude des questions nautiques, hydrotechniques, hydro-météorologiques, statistiques, économiques et juridiques intéressant la navigation afin d'assurer à l'avenir des conditions qui permettront aux bâtiments de naviguer sans entraves sur le Rhin, le Danube et leur liaison, sur la base des principes de la libre navigation et de l'égalité de droits en ce qui concerne les droits de port et de navigation et les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale.

Aujourd'hui, quand nous célébrons le 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, soit une existence d'un quart de siècle, c'est avec satisfaction que nous pouvons constater que l'activité et la renommée internationale de la Commission du Danube ont connu un progrès considérable.

L'activité fructueuse de la Commission du Danube dépend dans une large mesure de la coopération étroite entre les pays qui sont membres de cette Organisation, et dont les autorités compétentes déploient de grands efforts afin de préparer la documentation requise et de mettre en application les décisions de la Commission du Danube. L'esprit de compréhension et de respect mutuel, le désir de trouver et d'adopter des solutions constructives caractérisent l'activité de la Commission du Danube.

Permettez-moi d'exprimer notre profonde gratitude aux pays parties à la Convention de 1948 et à leurs autorités compétentes pour leur coopération fructueuse au sein de la Commission du Danube.

Permettez-moi aussi de faire part de ce que notre Commission est prête à développer à l'ave-

nir également la collaboration avec les organisations intéressées dans des questions d'intérêt réciproque.

Je voudrais tout particulièrement traduire notre profonde reconnaissance au Gouvernement de la République Populaire Hongroise pour son hospitalité cordiale et j'aimerais remercier sincèrement toutes les organisations hongroises avec lesquelles la Commission du Danube entretient des relations pour les bonnes conditions de travail qu'elles lui ont assurées.

Mesdames et Messieurs,

Parmi nos hôtes à cette session d'aujourd'hui nombreux sont ceux qui ont grandement contribué au développement de la navigation sur le Danube et qui ont fait un apport personnel à la solution des problèmes visant à créer les conditions les plus favorables pour la navigation danubienne. Nous voudrions leur exprimer notre estime et notre reconnaissance pour les grands efforts qu'ils ont déployés et leur souhaiter une bonne santé et de nouveaux succès dans leur activité.

L'adoption de la Convention et les débuts de l'activité de la Commission du Danube datent du temps où, après la deuxième guerre mondiale, la victoire des forces éprises de paix a créé les conditions nécessaires pour la mise sur pied d'une coopération réciproquement avantageuse pour les pays de l'Europe.

Tout au long de son histoire d'un quart de siècle, la Commission du Danube, dont l'activité est étroitement liée avec le rétablissement de la navigation danubienne et son développement impétueux au cours des années qui suivirent, a déployé des efforts incessants pour oeuvrer dans cet esprit de coopération.

La Conférence européenne sur les questions de la sécurité et de la coopération en Europe, dont la préparation se poursuit activement, contribuera également à promouvoir cette coopération.

De nos jours, quand nous constatons avec satisfaction le progrès considérable intervenu dans l'assainissement du climat politique en Europe et s'exprimant dans une amélioration des relations entre les Etats européens et en une détente dans la situation internationale, le rôle et l'importance de la voie d'eau danubienne dans le resserrement des liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec d'autres pays acquièrent encore plus d'importance, ce à quoi contribue également la mise en oeuvre sur le Danube aux fins de l'amélioration des conditions de la navigation, des nouveaux résultats obtenus dans les domaines scientifiques et techniques, l'exploitation de nouveaux types de bâtiments, l'application de nouvelles méthodes de conduite des bâtiments et de techniques nouvelles qui assurent la sécurité de la navigation.

Dans ces conditions, de nouvelles et grandes tâches se posent devant la Commission du Danube appelée à résoudre ces tâches afin que le Danube soit mis au maximum au profit de l'intérêt des peuples de l'Europe.

La riche expérience acquise par la Commission, l'esprit de coopération et d'entente mutuelle qui caractérise son activité, sont la garantie de ce que les tâches qui lui incombent seront accomplies avec succès.

Je vous remercie de votre attention.

Le Président annonce une pause jusqu'à 15 h.



M. M. TIMÁR

Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise

Honorable Assemblée,

Permettez-moi de vous saluer cordialement au nom du Gouvernement de la République Populaire Hongroise à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Je voudrais saluer les chefs et les membres des délégations gouvernementales des pays membres de la Commission du Danube, les représentants des pays membres de la Commission du Danube, les représentants des Organisations internationales, et tous ceux qui se trouvent ici pour fêter l'anniversaire de la signature de cette Convention extrêmement importante dans l'histoire de la navigation danubienne.

C'est un plaisir tout particulier pour moi que d'avoir l'occasion de saluer dans la capitale de notre patrie les délégations d'un haut niveau des pays membres de la Commission, venues à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la Convention. Par leur présence, elles soulignent encore une fois la grande importance qu'elles accordent à l'activité de la Commission du Danube.

Dès le premier jour de son existence, la Commission du Danube s'est distinguée par son désir de coopérer. L'unité des peuples du bassin danubien se manifeste également dans les domaines du transport et de la construction hydro-technique. Nos bâtiments naviguent sur une voie d'eau qui prend sa source dans la Forêt Noire et se jette dans la Mer Noire, reliant ainsi huit Etats. Le long des rives de ce fleuve se trouvent des Etats dont l'histoire a évolué de manières différentes, dont la situation géographique est différente, et les systèmes politiques et économiques sont différents, et c'est justement pourquoi nous trouvons admirables et nobles les efforts

qui ont pour objectif de rechercher les aspects analogues et non pas les aspects différents, de mettre en évidence les intérêts communs, et non pas les contradictions.

Le transport, y compris le transport par voie d'eau, joue un rôle important dans les aspirations vers l'intégration qui se manifestent à l'échelle mondiale. Une tâche importante se pose devant la navigation danubienne dans le domaine du développement ultérieur de la coopération économique entre les peuples de l'Europe. Depuis la fondation de la Commission du Danube, le domaine de l'hydrotechnique s'est développé considérablement. En effet, sur le Haut-Danube on voit construire les centrales hydrauliques les unes après les autres, et tout récemment, a été achevée sur le secteur des Portes de Fer la construction d'un des systèmes hydro-énergétiques et de navigation les plus importants de l'Europe. La Convention signée en 1948 a fait valoir pour la première fois le droit souverain des peuples danubiens de diriger la navigation danubienne, de développer et d'entretenir la voie navigable du Danube. Au cours des 25 années qui se sont écoulées depuis lors, un travail important a été accompli dans ce domaine par la Commission du Danube qui oeuvre efficacement, en tant qu'organisation intergouvernementale, à coordonner des questions importantes relevant des domaines nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique, juridique et autres. Le jour est proche où d'autres voies navigables de l'Europe seront reliées au Danube. J'ai en vue les liaisons Danube-Main-Rhin, Danube-Oder et Danube-Elbe. Ce réseau de voies navigables va relier directement 15 Etats européens qui

pourront ainsi bénéficier des avantages économiques qu'offre une grande voie d'eau unifiée.

Notre Gouvernement, notre capitale et les autorités compétentes de notre pays apprécient hautement le fait que la Commission du Danube a choisi pour siège Budapest, et font tout ce qui est en leur pouvoir pour assurer à la Commission les conditions adéquates pour son activité.

La Commission du Danube a déjà solutionné d'importants problèmes, mais il se peut que dans

le cadre de la création, en Europe, d'un réseau unifié de voies navigables elle aura à résoudre des problèmes encore plus importants. Durant ces 25 années, la Commission du Danube a montré qu'elle peut faire preuve d'initiatives et qu'elle sait trouver des solutions aux problèmes d'un intérêt commun pour les Etats danubiens.

Je souhaite à la Commission du Danube de trouver avec autant de succès des solutions aux tâches futures et de servir ainsi les intérêts communs de la coopération entre nos peuples.



M. E. FRÜHBAUER

*Ministre fédéral des Transports de la République
d'Autriche*

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée voilà 25 ans à Belgrade, a ouvert une ère nouvelle dans l'histoire millénaire du fleuve. L'époque actuelle est caractérisée par une évolution économique et sociale à facettes et interactions multiples dans le bassin de ce système fluvial, certes le plus européen de notre continent. Les impulsions donnant lieu à cette évolution émanent de l'existence même du cours d'eau, dont l'aspect reflète de plus en plus l'exploitation des possibilités techniques.

En ma qualité de Ministre fédéral responsable des questions ayant trait à la navigation en République d'Autriche, je suis heureux de pouvoir participer à cette cérémonie historique et je vous transmets à tous les meilleures salutations de mon pays.

En tant qu'autrichien dont le berceau fut situé à la frontière méridionale de son pays, et non pas au bord du Danube, qui toutefois, lors de ses activités en tant que député et membre du Gouvernement fut bientôt envouté par le rayonnement de la capitale au bord du Danube, je voudrais, en guise de compliment sincère à l'égard de nos hôtes, sur le sol de la capitale de la République Populaire Hongroise, citer ce poète disant que nulle part ailleurs, de la Forêt Noire à la Mer Noire, le Danube n'a été encadré de main d'homme de façon plus somptueuse et plus digne qu'ici. Vienne, elle, ne commence que depuis peu à accorder une place adéquate à ce fleuve qui baigna pendant des siècles l'enceinte du centre de la ville. Budapest et le Danube par contre constituent depuis toujours une entité.

Le développement du bateau à vapeur contribua à l'essor de l'économie des Etats riverains et

marqua, en outre, le début d'une période d'aménagement du Danube, ne tenant cependant compte, de prime abord, que de l'importance du cours d'eau en tant que voie de communication.

Depuis un quart de siècle, le Danube est en outre exploité aux fins de la production d'énergie électrique. Or, l'harmonisation adéquate faisait défaut dans les premiers plans à long terme, et ce n'est qu'aujourd'hui que la «méthode globale» commence à s'imposer tant sur le plan national que sur le plan supranational, tenant compte, dans la planification, de tous les aspects de l'aménagement du fleuve.

C'est sans doute le grand mérite de la Commission du Danube que d'avoir orienté les esprits dans ce sens lors de l'étude des problèmes de son ressort.

Pour ce qui est de l'aménagement du Danube dans mon pays, la nécessité d'une considération globale des problèmes en jeu est généralement reconnue. En effet, il ne s'agit pas uniquement d'aménager le fleuve en tant que voie de navigation et de l'exploiter en tant que source d'énergie, car il est tout aussi bien un facteur décisif pour l'implantation du commerce, de la petite, moyenne et grande industrie, qu'une zone rurale de repos et de loisirs de toute première importance.

C'est avec une satisfaction toute particulière que je constate, en tant que représentant d'un Etat s'étant engagé à la neutralité permanente, que les Etats danubiens aient reconnu, dans leurs contacts internationaux, la similitude des tâches à résoudre et aient abouti à une coopération basée sur le respect des intérêts réciproques. Et on ne peut que déplorer le fait qu'au cours des siècles passés, le règlement du régime du Danube

ne se fit qu'à la suite de conflits armés. Je suis certain que l'achèvement du canal qui liera le Rhin au Main et au Danube, soit la réalisation de la voie navigable transeuropéenne, garantira aux 13 Etats riverains, alors reliés entre eux, une politique économique, d'énergie et de transport, ainsi qu'une politique de paix durables.

A l'occasion de l'inauguration du port de Nuremberg en septembre de l'année dernière, mon collègue Monsieur Kirchschräger, Ministre des Affaires étrangères, a accordé une place particulière à l'idée du canal européen et de sa réalisation par la République Fédérale d'Allemagne dans le vaste contexte des efforts visant à assurer la sécurité et une coopération durable en Europe, efforts qui se concrétisent actuellement dans la Conférence pour la Sécurité en Europe. C'est dans ce même esprit que je tiens à souligner aujourd'hui que les travaux de la Commission du Danube méritent d'être reconnus par tous les Etats danubiens comme contribuant à la sécurité et à la paix en Europe.

Comme vous le savez tous, l'Autriche, après de longues années d'attente, a pu faire preuve de sa disposition à coopérer à la solution des problèmes concernant le Danube par son adhésion, en tant que membre de pleins droits, à la Convention sur le Danube, qui eut lieu le 7 janvier 1960.

Depuis, nous nous sommes consciencieusement acquittés de l'engagement pris face à la Convention, visant à réaliser sur la partie du fleuve traversant notre territoire, tous les travaux nécessaires à l'entretien de la voie navigable et à l'amélioration des conditions de la navigation. Moyennant les constructions hydrotechniques nous avons éliminé les obstacles les plus gênants existant sur le cours d'eau. 135 km de la voie ont été canalisés grâce à la construction de la centrale hydro-électrique frontalière de Jochenstein et des centrales d'Aschach, Ottensheim, Wallsee et Ybbs-Persenbeug. La centrale d'Altenwörth, un des projets les plus importants du secteur de l'énergie en Autriche, est en voie de construction. Dès l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube, la grande voie navigable mènera à Vienne. L'Autriche aura ainsi contribué à l'essor de l'économie de tous les Etats danubiens.

Toutefois, malgré tous les efforts entrepris par l'Autriche pour promouvoir, outre l'aménagement du Danube, la modernisation de la navigation et de ses méthodes de fonctionnement, la situation économique de notre société nationale de navigation fluviale sur le Danube est toujours peu satisfaisante. Nos partenaires de la région danubienne voudront donc bien faire preuve de compréhension face à la situation économique difficile de la navigation autrichienne sur le Danube provoquée, dans une large mesure, par les questions tarifaires pour le transport des marchandises en aval de Vienne. Nous sommes fort préoccupés par le fait que les efforts visant une réforme tarifaire n'aient pas abouti et que d'autres obstacles portant préjudice à la navigation autrichienne n'aient, eux non plus, pu être surmontés. Quelques Etats danubiens réservent toujours à leur propre flotte une grande partie des transports dans le cadre du commerce danubien et provoquent ainsi une exploitation insuffisante de notre navigation. Ceci se manifeste, par exemple, dans le fait que notre part dans le volume du trafic traversant le secteur des Portes de Fer ait diminué de 11,3% (en 1963) à 4% l'année dernière.

Je ne voudrais aucunement, par cette présentation explicite des préoccupations autrichiennes, troubler l'atmosphère de cette journée, mais plutôt exprimer l'espoir et la confiance du Gouvernement fédéral autrichien, qu'une solution satisfaisante aussi pour notre pays pourra bientôt être trouvée aux difficultés auxquelles je viens de faire allusion et à la question de la participation aux frais des installations pour la navigation aux Portes de Fer.

L'Autriche de son côté continuera à coopérer de son mieux à l'oeuvre commune basée sur la Convention du Danube afin que nous puissions atteindre l'objectif que nous nous sommes assigné, celui de promouvoir et de consolider encore davantage les relations entre les Etats riverains du Danube.

A la Commission du Danube, à son Secrétariat et à ses collaborateurs, je souhaite beaucoup de succès pour leur travail ultérieur au bénéfice de tous nos Etats.



M. L. KOUTCHOUKOV

*Vice-Ministre des Transports de la République
Populaire de Bulgarie*

Monsieur le Vice-Président du Conseil des ministres de
la République Populaire Hongroise,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de saluer au nom du Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie cette assemblée solennelle consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Déjà dans l'Antiquité, le Danube a joué un rôle important dans le développement de l'économie et de la culture des peuples danubiens. On peut dire que l'histoire du Danube et le développement de la navigation sur ce fleuve reflètent non seulement le cours de l'histoire et des relations entre les pays danubiens, mais aussi leurs aspirations à la navigation libre.

La Convention signée en 1948 établissait pour la première fois un nouveau régime de navigation sur le Danube conférant aux seuls pays danubiens le droit de régler la navigation sur ce fleuve. Ce régime fonctionne depuis 25 ans déjà, et aujourd'hui nous pouvons constater avec satisfaction que c'est le seul régime qui soit juste et nécessaire. Ce régime reflète le désir des pays danubiens de vivre en paix et de coopérer entre eux.

La Convention de 1948 assure aux citoyens, aux bateaux marchands et marchandises de tous les pays la liberté de la navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens.

La Commission du Danube, qui a été créée par la signature de la Convention, peut servir d'exemple de coopération internationale efficace entre les pays ayant des systèmes économiques et sociaux différents. Par son activité, elle rapproche les pays danubiens et apporte sa contribution à la lutte des peuples pour la paix. Nous sommes fermement convaincus qu'à l'avenir également la

Commission du Danube va oeuvrer pour la réalisation de ces nobles objectifs.

Notre pays apprécie hautement les résultats de l'activité de la Commission du Danube visant à la mise en oeuvre des dispositions fondamentales de la Convention. Dans ce contexte, il convient de souligner que les résultats positifs n'ont pu être acquis que grâce aux efforts communs et à la coopération fructueuse entre tous les pays danubiens.

Le développement de l'économie des pays danubiens resserre encore davantage les liens entre ces pays et augmente l'importance du Danube en tant que voie navigable et nul doute que la garantie des conditions requises pour une navigation sans entraves, assurée sur un pied d'égalité pour tous les pays, ne fera qu'accroître l'importance de la Convention.

Des tâches nouvelles et fort importantes se posent devant la Commission en connexion avec la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation, de la réduction du coût de revient des transports, de l'accroissement de la vitesse commerciale de livraison des marchandises et de la rentabilité du transport. La future liaison du Danube au Rhin et à l'Oder fait apparaître la nécessité de la mise en exploitation de nouveaux types de bâtiments, de l'utilisation de nouvelles méthodes de conduite des bâtiments, de l'application des nouveaux résultats des techniques nautiques, etc.

Le Gouvernement de la République Populaire de Bulgarie, désirant exploiter rationnellement le Danube en tant que voie d'eau, a tracé un vaste programme de développement de la flotte et des ports fluviaux bulgares. A l'avenir également, il

prêtera son plein concours à la mise en application des recommandations de la Commission du Danube ayant pour but d'améliorer les conditions de la navigation sur le Danube.

En coopération étroite avec les autres pays danubiens, la République Populaire de Bulgarie va déployer tous ses efforts pour trouver aux problèmes liés à la navigation sur le Danube des solutions qui soient conçues conformément aux dispositions de la Convention de 1948 et dans l'esprit de la coopération fructueuse et de l'entente mutuelle entre les pays.

Pour conclure, je voudrais remercier le Gou-

vernement de la République Populaire Hongroise d'avoir créé à la Commission du Danube, dans cette belle ville de Budapest, des conditions excellentes qui lui permettent de poursuivre son activité féconde.

La délégation de la République Populaire de Bulgarie souhaite à la Commission du Danube de nouveaux succès dans l'importante activité qu'elle déploie dans le domaine du développement de la navigation sur le Danube en conformité avec la Convention de 1948.

Je vous remercie de votre attention.



M. GY. CSANÁDI

Ministre des Transports et des Communications de la République Populaire Hongroise

Monsieur le Président,
Monsieur le Vice-Président,
Monsieur le Secrétaire,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

Dans l'histoire de l'humanité, 25 années ne représentent qu'un quart de siècle. Dans la vie d'un homme ce laps de temps englobe une partie essentielle de son activité, et pour l'Organisation internationale qui avec vous, Honorable Assistance, fête aujourd'hui le 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée le 18 août 1948, ces 25 années représentent un passé dont elle peut être fière. Le rapport présenté, et aussi les orateurs qui m'ont précédé ont fait état en détail des résultats obtenus, résultats qui ont contribué au développement de la navigation danubienne, à l'amélioration des conditions de navigabilité de cette voie d'eau et à l'extension des relations des peuples danubiens entre eux et avec les autres peuples.

En ma qualité de ministre des Transports et des Communications du pays où siège la Commission du Danube, je me félicite de pouvoir assister à ce 25^{ème} anniversaire, aux noces d'argent de cette Organisation. Ce n'est pas par hasard que je me sers de ce terme, car bien souvent on dit ruban d'argent ou ruban bleu en parlant des fleuves. En effet, le mot «ruban» exprime le trait propre aux voies navigables, celui de relier les peuples et les pays.

Depuis les temps les plus reculés, les voies navigables ont joué un rôle important dans la vie des peuples de l'Europe et ceci se rapporte également au Danube, notre voie d'eau internationale, qui relie nos pays danubiens.

C'est à juste titre que nous pouvons l'appeler le fleuve de l'amitié, car les 25 années de l'activité déployée au sein de la Commission du Danube ont prouvé que des pays avec des institutions

économiques, sociales et politiques différentes peuvent oeuvrer avec succès dans l'intérêt d'un objectif commun et que dans ce domaine également on peut pratiquer la coexistence pacifique.

Quand je parle de ceci, je dois citer comme modèle la Commission du Danube, qui par la voie de la coopération a acquis des résultats d'importance internationale. Quels sont ces résultats? Voilà la question que nous pouvons nous poser après 25 années de travail, et pour y répondre je puis ajouter à ce qui a déjà été dit que, tenant compte des trois branches principales en lesquelles se ramifie le transport par voie navigable, à savoir la voie d'eau, la construction navale et la navigation, nous pouvons constater que les pays danubiens ont exécuté des travaux considérables pour que leurs secteurs de Danube respectifs soient accessibles aux bâtiments de grand tonnage, sans négliger les possibilités qu'offre l'exploitation complexe de cette grande artère fluviale. J'ai en vue ici la création de la chaîne des complexes hydro-énergétiques déjà construits ou qui seront construits sur le Danube. Le Système hydro-énergétique et de navigation des Portes de Fer, construit en commun par la Yougoslavie et la Roumanie, la chaîne des centrales hydrauliques construites ou en voie de construction sur le secteur autrichien du Danube, les travaux entamés pour la construction de canaux à Regensburg sur le territoire de la République Fédérale d'Allemagne, la centrale hydraulique sur le secteur Cioara-Belene qui sera réalisée en vertu de l'accord intervenu entre la Bulgarie et la Roumanie, le système Gabčíkovo-Nagyymaros envisagé par la Hongrie et la Tchécoslovaquie, ainsi que d'autres travaux témoignent de ce que

l'aménagement du Danube fait partie du plan élaboré par les pays danubiens dans le cadre de la Commission du Danube, notamment du Plan des grands travaux sur le Danube. Ces ouvrages d'art entrent dans le plan de l'exploitation complexe des eaux du Danube, élaboré il y a quelques années par les pays membres du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle.

Il serait toutefois erroné de penser que seuls des travaux d'aménagement de la voie navigable sont exécutés dans l'intérêt de la navigation danubienne. En automne de cette année sera inauguré le pont reconstruit de Medvedov, dont la hauteur a été augmentée pour satisfaire les besoins de la navigation. Ces travaux ont coûté 120 millions de forints. Deux pays voisins amis ont supporté de grands frais pour que ce pont, dont la hauteur libre était inférieure à la hauteur requise, soit élevé conformément aux recommandations de la Commission du Danube. D'autres pays également ont investi d'importants capitaux au cours des 25 années écoulées pour l'aménagement des ports et l'exécution des travaux de régularisation. Toutes ces mesures peuvent être considérées comme faisant partie des travaux visant la création du futur réseau européen des voies navigables unifiées, et notamment comme un important apport des pays danubiens à la réalisation de la liaison Danube-Main-Rhin. Dans ce contexte, je voudrais mentionner un fait géographique significatif, et notamment que le milieu de la future voie navigable, qui sera longue de 3505 km et s'étendra depuis Sulina jusqu'à Rotterdam, se trouve à environ 100 km de Budapest, et de cette manière la position centrale de la Hongrie du point de vue de la géographie des transports, pose devant notre pays, d'une part, des obligations et, d'autre part, lui ouvre de nouvelles perspectives dont la réalisation servira non seulement les intérêts de la Hongrie en tant que pays danubien, mais aussi ceux des pays bordant cette grande voie d'eau transcontinentale.

C'est avec satisfaction que nous avons pris note du fait que la XXX^{ème} session de la Commission du Danube a adopté un programme d'étude comportant 16 thèmes revêtant de l'intérêt pour la navigation danubienne en connexion avec la navigation future en Europe.

Quel est l'objectif poursuivi par ce programme? Son objectif est de définir les problèmes à traiter et de les étudier pour leur trouver ensuite les

solutions les plus adéquates afin d'assurer une navigation entièrement libre et sans danger sur cette grande voie d'eau internationale, et pour resserrer les liens économiques et culturels entre les peuples.

A l'heure actuelle déjà, des bâtiments battant pavillons de 25 pays empruntent régulièrement le Danube. Sans aucun doute, leur nombre augmentera encore à l'avenir. Cet accroissement sera également dû au fait que 13 pays danubiens et rhénans et 2 pays riverains de l'Oder et de l'Elbe, soit en tout 15 pays européens, seront, dans un proche avenir, reliés par une voie navigable à grande capacité de transport.

On entend souvent poser la question: quand seront-elles réalisées les liaisons Danube-Main-Rhin et Danube-Oder ou Danube-Elbe? Ce jour n'est pas loin, car dans 10 ans environ, la liaison entre les deux grandes voies d'eau internationales sera chose faite et lors du 50^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, nous pourrons, selon toute probabilité, parler de la réalisation, ou des étapes de la réalisation des liaisons Danube-Oder et Danube-Elbe.

Honorable Assistance,

Je voudrais vous prier de m'excuser si les idées que je viens d'exprimer à l'occasion de ce jubilé de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ont quelque peu dépassé le cadre géographique. La raison en est que nous voyons apparaître en Europe les signes heureux de l'extension de la coopération, du respect mutuel et de la reconnaissance des intérêts réciproques. Il y a de nombreux domaines dans lesquels le transport peut servir de base de coopération et où l'infrastructure du transport par voie d'eau peut occuper une place prépondérante.

Honorable Session jubilaire,
Honorable Assistance,

Aujourd'hui, quand nous fêtons la signature, en 1948, de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, nous ne pouvons passer sous silence les mérites de ceux qui ont été les auteurs de cet accord, de ceux qui ont posé les bases d'une large coopération internationale entre les Etats membres de la Commission du Danube, coopération qui de nos jours également répond aux exigences du développement

de la navigation danubienne, de la mise en application de nouvelles techniques qui tiennent compte des perspectives qu'ouvre le transport par voie d'eau. J'espère que vous allez vous associer aux remerciements que je voudrais adresser à ceux qui ont élaboré et rédigé cette Convention, à ceux qui en ont été les auteurs et qui, aujourd'hui également, continuent à oeuvrer activement et avec ferveur pour atteindre les objectifs communs.

Du haut de cette tribune je voudrais en même temps remercier cordialement les bateliers, les matelots, les capitaines, les mécaniciens, les constructeurs navals et les constructeurs des centrales hydrauliques, les travailleurs des ports et tous ceux qui, sur terre et sur eau, proches ou lointains, ont toujours accompli leurs tâches dans un esprit de coopération et avec le sentiment d'une grande responsabilité. Les spécialistes, les fonctionnaires des autorités compétentes des pays danubiens, qui au cours des 25 années écoulées

ont fourni des documents de grande valeur dans les domaines nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique, juridique, médical et autres, afin de prêter leur concours et d'améliorer l'activité dans le cadre de la Commission du Danube dans l'esprit de la Convention, méritent également notre reconnaissance. Je voudrais exprimer ma gratitude à tous les Représentants, aux Suppléants des Représentants, au Directeur, à ses adjoints, aux fonctionnaires et aux employés de la Commission du Danube pour leur activité fructueuse.

Pour conclure, permettez-moi de souhaiter à la Commission du Danube de poursuivre son activité dans le même esprit et de contribuer avec encore plus d'efficacité à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, à l'extension des relations amicales entre nos pays et nos peuples.

Merci de votre attention.



M. M. MĂROIU,

*Vice-Ministre des Transports et des Télécommunications
de la République Socialiste de Roumanie*

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

A l'occasion du 25^{ème} anniversaire depuis la signature, à Belgrade, par les Etats danubiens, de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, au nom du Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie je vous prie de me permettre de saluer et d'exprimer les chaleureuses félicitations aux Représentants des Etats membres de la Commission du Danube, à la Direction de cette Organisation et à son Secrétariat, pour sa fructueuse activité déployée pendant ce laps de temps, pour les bons résultats obtenus dans cette activité soutenue dans l'intérêt de la navigation sur le Danube.

Par la signature de la Convention en 1948, il a été établi pour la première fois un régime de navigation sur le Danube basé sur le principe du droit international selon lequel la réglementation de la navigation sur le Danube appartient exclusivement aux pays riverains, qui ont en même temps la possibilité de créer sur le Danube des conditions correspondant à leurs intérêts et à leurs droits souverains.

Dans la Convention de 1948 est de même reflété le désir des Etats riverains de réaliser une large coopération avec tous les Etats, la liberté de la navigation étant assurée pour tous les pavillons, sans aucune discrimination, et une complète égalité quant aux conditions de la navigation commerciale sur le Danube étant garantie sans tenir compte de leur pavillon.

Le Danube, dont le parcours traverse huit pays européens, présente une importance tout à fait spéciale non seulement pour les pays riverains, mais aussi pour d'autres pays intéressés à utiliser cette voie navigable partant du centre de l'Europe jusqu'à la Mer Noire.

En relevant l'importance de la Commission du Danube, en tant qu'organisme international créé par la Convention signée en 1948, il faut souligner le rôle spécial qu'elle détient dans la réalisation des charges qu'imposent la garantie et l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

En même temps, on doit aussi mentionner l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'élaboration des recommandations au profit de la navigation, parmi lesquelles nous rappelons les recommandations concernant l'unification des règles de navigation, du système de balisage, des documents de bord, des règles relatives à l'introduction de nouvelles techniques et autres également.

Une utilité toute particulière présentent l'adoption des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et leur mise en vigueur sur tout le parcours du fleuve, l'édition des cartes de pilotage et des routiers du Danube, de l'Album des ponts, travaux effectués grâce aux soins de la Commission du Danube.

La République Socialiste de Roumanie a accordé et accorde toujours une attention spéciale à tous les problèmes qui intéressent la navigation sur le Danube relevant de la compétence de la Commission, et les autorités compétentes de la Roumanie ont apporté leur contribution pour trouver les meilleures solutions aux problèmes examinés par la Commission du Danube.

Notre pays se trouvant en pleine voie de développement, accorde une attention spéciale à la diversification et à la modernisation de toutes les branches de son économie nationale. Dans ce contexte, un rôle important revient à l'activité des transports à la suite de l'amélioration des

indices d'utilisation des moyens techniques, d'une répartition rationnelle du volume de transport entre les différentes catégories de moyens techniques, de la croissance du degré de mécanisation et automatisé des opérations de transport, ainsi qu'à la suite de l'élargissement du champ d'application des systèmes modernes de transport (en palettes, par conteneurs, etc.).

Dans le cadre de cette activité, le transport fluvial occupe une place importante, notre pays bénéficiant de conditions favorables grâce au fait que le Danube traverse son territoire sur une longueur dépassant 1000 km. A cet égard, jusqu'en 1975, on envisage une augmentation du trafic (en tonnes) de quatre fois par rapport à 1970, à la suite de la dotation de la flotte par des bâtiments de types nouveaux pour le transport de marchandises et de voyageurs, de l'augmentation de la capacité de trafic des ports et de l'équipement des ports par des outillages pour la mécanisation des opérations de manutention des marchandises.

Afin d'aboutir à ces objectifs, il est nécessaire de réduire le prix de revient du transport fluvial, d'augmenter la vitesse commerciale en vue d'une circulation plus rapide des marchandises, d'accroître la rentabilité des transports par voie navigable, et en particulier, d'attirer de nouveaux volumes de marchandises à transporter sur le Danube, tout en imposant des exigences accrues quant à la sécurité de la navigation fluviale.

Il faut remarquer à ce sujet la contribution importante de la République Socialiste de Roumanie et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à l'amélioration radicale des conditions de la navigation sur le Danube par la construction et la mise en exploitation du système hydro-énergétique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer. Les travaux exécutés ont éloigné définitivement tous les encombrements qui ont entravé la navigation dans ce secteur difficile du Danube, et ce résultat a été

atteint grâce aux efforts matériels des deux pays, efforts qui ont créé une situation dont bénéficient toutes les entreprises de navigation des Etats danubiens.

En poursuivant ces efforts, notre pays et la République Populaire de Bulgarie élaborent à l'heure actuelle le projet de la construction d'un complexe hydro-énergétique et de navigation à Cioara-Belene, qui, à son tour, contribuera à éliminer les difficultés de navigation dans le secteur roumaino-bulgare du Danube.

Il faut mentionner tout particulièrement les efforts faits par l'Administration fluviale du Bas-Danube pour le maintien des meilleures conditions de navigabilité sur le Danube maritime, y compris le Canal et la Barre de Sulina, action qui nécessite l'exécution d'un grand volume de travaux.

Mesdames et Messieurs,

A l'occasion de cette session solennelle, il est à souligner que la République Socialiste de Roumanie apprécie la collaboration entre les pays danubiens dans le cadre de l'activité déployée par la Commission du Danube tout au long de ces 25 années.

Nous sommes persuadés qu'à l'avenir les pays danubiens n'épargneront aucun effort et aboutiront à un consensus complet sur les problèmes intéressant la navigation sur le Danube.

Pour conclure, je tiens à vous assurer que la République Socialiste de Roumanie n'épargnera aucun effort pour contribuer, en étroite collaboration avec les autres Etats danubiens, à résoudre les problèmes de navigation sur le Danube dans l'esprit de la Convention de 1948, en vertu d'une entente mutuelle et du respect de la souveraineté, de l'indépendance nationale, de l'égalité en droits des Etats danubiens et des avantages réciproques, et à souhaiter plein succès à l'activité future de la Commission du Danube.



M. V. I. TIHONOV

Premier Vice-Ministre de la Flotte maritime de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Monsieur le Vice-Président du Conseil des Ministres
de la République Populaire Hongroise,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

Nous nous sommes réunis aujourd'hui, ici à Budapest, pour fêter le 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Notre expérience qui date d'un quart de siècle, nous permet de constater avec satisfaction que la vie a entièrement confirmé l'efficacité et la viabilité de cette Convention, premier accord dans l'histoire du Danube qui a affirmé le droit des Etats riverains de régler la navigation danubienne. L'adoption de la Convention de Belgrade de 1948 marquait un tournant décisif vers l'établissement d'un régime démocratique et conséquent pour la navigation sur cette importante voie d'eau d'Europe. Les dispositions de la Convention, l'activité de la Commission du Danube, créée par elle, ont contribué à l'extension et à la consolidation des relations traditionnelles établies entre les pays danubiens sur la base de l'égalité, de la non-ingérence dans les affaires, des avantages économiques réciproques et du respect des droits souverains. L'Union Soviétique se fonde sur le fait que la Convention de 1948 est appelée, à l'avenir également, à servir de base pour une navigation danubienne libre et ouverte pour tous les pays.

En fêtant cet anniversaire de la Convention de 1948, on ne peut négliger l'activité fructueuse de son enfant, la Commission du Danube, qui a beaucoup fait pour créer des conditions favorables au développement de la navigation sur le Danube. Il faudrait beaucoup de temps pour pouvoir caractériser, même brièvement, les travaux à aspects multiples accomplis par la Commission dans la préparation des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, des Règles de la surveillance fluviale sur le Danu-

be, de l'unification des documents de bord, dans l'élaboration d'une série d'importantes recommandations des domaines nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique, juridique et autres.

Les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, les Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube, les cartes de pilotage qui couvrent tout le parcours navigable du Danube, le Guide des bateliers, 1^{er} tome — Indicateur kilométrique du Danube, la Carte générale du Danube, et d'autres publications qui ont été élaborées et éditées par la Commission du Danube sont d'une grande portée pratique pour les bateliers et contribuent sans aucun doute au progrès de la navigation et à l'accroissement de sa sécurité.

La Commission du Danube a résolu avec succès une tâche aussi importante que celle de l'établissement d'un système uniforme de balisage du Danube, dont l'introduction concourt à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

La Commission du Danube a déployé un grand travail en matière de service hydrométéorologique sur le Danube et publie régulièrement différents matériaux d'ordre hydrométéorologique.

L'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube, que la Commission fait paraître chaque année, ainsi que le Plan des grands travaux couvrant d'abord la période de 1961 à 1965, puis celle de 1966 à 1975, permettent de résoudre les problèmes relatifs à la garantie des gabarits de chenal et des profondeurs navigables minima

requis sur tout le parcours du fleuve, et visent ainsi à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube.

Si nous pouvons aujourd'hui noter avec satisfaction que le volume du trafic-marchandises réalisé sur le Danube en 1971 a augmenté de 5,7 fois par rapport à 1950 et celui des ports danubiens s'est accru dans la même période de 5,3 fois, nous devons constater que la Commission du Danube a joué dans ce fait un rôle important par sa contribution à l'amélioration des conditions de la navigation, car sans cela cet accroissement considérable des transports et du trafic-marchandises n'aurait pas été possible.

Les pays de l'Europe comprennent bien l'importance que présente la voie navigable danubienne dans le développement des relations économiques internationales, des échanges culturels et des contacts personnels. La liaison envisagée du Danube à d'autres systèmes de voies navigables fera croître encore davantage son rôle en tant que facteur qui réunit les peuples de l'Europe et contribue à l'établissement d'une coopération dans des domaines multiples des relations de bon voisinage.

Nous estimons que le principe de la libre navigation ouverte aux citoyens, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats, sur un pied d'égalité, sans discrimination aucune, sera largement appliqué sur les voies d'eau transcontinentales qui naîtront à l'issue de cette liaison. De notre avis, le régime de ces voies d'eau devrait maximalement contribuer à la mise en valeur de leurs possibilités de transport, ce dans l'intérêt de tous les peuples de l'Europe.

En célébrant aujourd'hui ce jubilé de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, nous confirmons la viabilité des principes de cet accord conclu entre

les pays danubiens sur un pied d'égalité. Ces principes qui sont appliqués avec conséquence servent la noble cause du renforcement de la coopération d'affaires.

Au cours de son existence, la Commission du Danube a institué une tradition, celle de résoudre toutes les questions dans un esprit de compréhension mutuelle, dans la recherche des solutions constructives.

Nous sommes les contemporains et les témoins des grands changements qui s'opèrent sur le continent européen. A l'heure actuelle, l'Europe se trouve à la veille de la Conférence sur la Sécurité, et tous les peuples épris de paix tournent leur regard vers cette Conférence. Les pays membres de la Commission du Danube interviennent, comme on le sait, pour la consolidation de la paix en Europe et pour la coopération paneuropéenne. La riche expérience acquise par la Commission du Danube pourrait, à notre avis, servir à l'avenir au développement de la coopération internationale dans le domaine du transport par voie d'eau en Europe.

Monsieur le Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

J'ai été chargé de vous transmettre le message suivant du Président du Conseil des Ministres de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, A. N. Kossiguine, adressé aux participants à la Session jubilaire de la Commission du Danube (M. Tihonov donne lecture du message):

«Au nom du Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et lui souhaite du succès»*.

Je vous remercie de votre attention.

* Voir page 84



M. V. A. KRAVETZ

*Vice-Ministre des Affaires Etrangères de la République
Socialiste Soviétique d'Ukraine*

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

C'est un grand honneur et une grande joie pour moi d'avoir été chargé de vous transmettre, au nom du Gouvernement et du peuple de la République Socialiste Soviétique d'Ukraine, nos chaleureuses félicitations à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

En jetant un regard sur les années qui se sont écoulées et en analysant les résultats des travaux accomplis par la Commission, il nous paraît tout à fait justifié de tirer les conclusions suivantes: les représentants de nos pays parties à la Convention de Belgrade de 1948, ont réalisé un travail considérable et d'une importance vitale pour les pays du bassin danubien. Pour la première fois le régime international réglant la navigation sur le Danube et, un peu plus tard, les principes de travail de la Commission du Danube ont approché au maximum la solution historique équitable, notamment que le droit de décider définitivement des questions liées à la navigation et à d'autres formes de la mise en valeur des richesses et des privilèges du Danube a été conféré aux peuples qui y étaient légalement attirés.

Il nous paraît que la signature de la Convention et l'activité de la Commission du Danube visant la mise en application des dispositions de la Convention ont donné de bons résultats, qui répondent aux intérêts de tous les pays du bassin danubien. Le fait essentiel est que les problèmes nombreux et parfois complexes ont été résolus dans un esprit d'amitié et d'entente, sur un pied d'égalité et dans le respect mutuel. Le Danube, cette importante voie d'eau du sud-est de l'Euro-

pe, a resserré encore davantage les liens entre les peuples de nos pays et a contribué à leur développement économique, social et culturel. Ceci, à son tour, a eu et continue à avoir une importance essentielle sur le plan de la consolidation de la coopération internationale et de la paix générale. Nul doute qu'à l'avenir également la coopération entre les pays de notre région servira aussi cette noble cause. Et je pense qu'elle acquiert encore plus d'importance quand, à l'heure actuelle, les questions de la coopération et de la sécurité à l'échelle européenne se posent au sein d'un centre important des relations internationales, et elles se posent, comme on le sait, d'une manière fort concrète, pratique et pressante.

Comme le dit le message du chef du Gouvernement de l'Union Soviétique, Alexeï Nikolaïevitch Kossiguine, «La riche expérience acquise par la Commission et l'esprit de compréhension qui règne au sein de cette Organisation sont le gage de ce qu'à l'avenir également elle fera un apport important à la cause du développement de la coopération économique à l'échelle européenne et de l'amélioration des relations de bon voisinage en Europe». A notre avis, la Commission du Danube a mérité cette haute appréciation donnée à son activité.

Pour conclure, je voudrais exprimer notre sincère reconnaissance aux organisateurs de la Session jubilaire de la Commission pour l'invitation adressée à la République Socialiste Soviétique d'Ukraine à prendre part à cette solennité.

Je vous remercie de m'avoir accordé la parole.



M. S. ŠUTKA

*Ministre fédéral des Transports de la République Socialiste
Tchécoslovaque*

Honorable Assemblée,
Camarades,
Mesdames et Messieurs,

A l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, permettez-moi de vous transmettre, chargé par le Gouvernement de la République Socialiste Tchécoslovaque, les salutations cordiales de nos travailleurs, des peuples de mon pays.

Nos bateliers et tous ceux qui travaillent dans le transport par voie navigable envoient leurs salutations cordiales aux peuples qui vivent dans le bassin du Danube, à tous les peuples des pays liés avec cette voie d'eau par le réseau de voies navigables et par d'autres voies de transport.

Je salue tous ceux pour qui le Danube est devenu une seconde patrie, ceux qui déploient leurs efforts pour améliorer les conditions de la navigation sur cette importante voie navigable.

Vingt-cinq années se sont écoulées depuis qu'en 1948, à Belgrade, les plénipotentiaires des Gouvernements des pays danubiens ont adopté et signé la Convention relative à la navigation sur le Danube. Cet acte a confirmé que le droit de décider des questions liées à la navigation sur cette voie navigable appartient aux pays danubiens. Nous pouvons dire que c'est la première fois dans l'histoire que le problème du Danube a trouvé une solution équitable.

C'est pourquoi nous soutenons entièrement la Convention de Belgrade qui a déclaré que la navigation sur le Danube est ouverte aux citoyens, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les pays sur un pied d'égalité. Nous sommes également d'accord avec le principe selon lequel la navigation libre et ouverte entre les ports d'un même pays, et les avantages qui dé-

coulent de tels transports ne peuvent pas être étendus aux bâtiments battant pavillon étranger.

Le droit souverain de la gestion de leurs secteurs respectifs du Danube appartient aux pays danubiens, et seuls les intérêts d'une réglementation uniforme de la navigation internationale limitent ce droit. La justesse de ces principes, qui ont un caractère international, s'est entièrement confirmée au courant de ces 25 années. La meilleure preuve en sont les résultats communs que nous avons obtenus et qui témoignent de ce que nous sommes de bons maîtres de cette voie. En outre, la Convention de Belgrade a également contribué à l'extension et à la consolidation, sur un pied d'égalité, des relations économiques et culturelles entre les pays danubiens qui jouissent d'avantages économiques réciproques.

Je suis fermement convaincu que les peuples de l'Europe, qui dans ce siècle ont connu en l'espace de 30 ans deux guerres mondiales et ont eu à subir les innombrables souffrances qu'elles entraînaient, sont avant tout ceux qui désirent vivre dans la paix, dans cette paix qui créera des conditions encore meilleures pour une coopération internationale incense. Je puis vous assurer que les peuples de la République Socialiste Tchécoslovaque le désirent de tout coeur.

Le Convention relative à la navigation sur le Danube établit entre autres obligations de la Commission du Danube, celle de veiller à l'application de toutes les dispositions de cette Convention. J'estime que la Commission du Danube en tant qu'organisme international intergouvernemental accomplit très bien cette mission, coordonne correctement l'activité des pays danubiens et réunit leurs efforts pour assurer la

sécurité de la navigation et son déroulement normal.

On peut dire que dès le début de son activité, qui date de novembre 1949, la Commission a solutionné de nombreux problèmes importants qui relèvent tant de la navigation, de l'hydro-technique, de l'hydrologie et des statistiques que des domaines de la douane, de la santé, du droit international, des radiocommunications et d'autres.

Nous apprécions hautement l'activité de la Commission du Danube en ce qui concerne la publication d'ouvrages qui constituent un apport considérable à l'amélioration du travail de tous ceux dont l'activité est liée au Danube.

Pour ce bon et consciencieux travail, nous exprimons notre reconnaissance aux membres des délégations des pays qui prennent part aux travaux de la Commission et à tous ceux qui ont travaillé et qui travaillent au Secrétariat de la Commission du Danube.

La République Socialiste Tchécoslovaque prend une part active aux travaux de cette Commission. Nous déployons le maximum d'efforts pour assurer, par tous les moyens possibles, le développement du transport danubien et créer des conditions optima pour la navigation tout le long du secteur tchécoslovaque du Danube.

Le principe selon lequel la capacité d'une voie navigable dépend de la section ou du secteur le plus défavorable pour la navigation, s'applique aussi au Danube.

Après la construction du système hydro-électrique dans le secteur des Portes de Fer, le secteur le plus difficile pour la navigation sur le Danube est devenu le secteur des seuils sur la partie tchécoslovaque du Danube. Les centaines de milliers de mètres cubes de gravier transportés par le courant y forment des seuils qui constituent des obstacles sérieux pour la navigation. C'est pour cette raison que depuis des dizaines d'années déjà notre Gouvernement dépense chaque année plusieurs millions pour l'entretien du chenal, afin d'assurer une navigation normale et sans obstacles sur le secteur tchécoslovaque du Danube. Il est à souligner que cette somme dépasse considérablement celle qui est nécessaire pour l'entretien du chenal dans des conditions normales.

En ce qui concerne les perspectives du développement des voies navigables en Tchécoslovaquie, notre Gouvernement projette la construc-

tion d'une centrale hydraulique sur notre secteur du Danube et la mise en état de navigation du cours inférieur du Váh. Actuellement, on travaille à l'établissement des projets de ces ouvrages d'une grande complexité. Nous supposons que le premier pas dans la voie de la réalisation de ces tâches sera notamment la construction d'une centrale hydraulique sur le Danube.

A l'heure actuelle, nous nous occupons du problème de la construction d'un nouveau port à Bratislava — Pálenisko; les travaux seront entamés en 1974. Le rôle du port consistera à assurer aux bâtiments naviguant sur le Danube des prestations de service qualifiées, de toutes natures. En même temps, il constituera dans le secteur entre Vienne et Budapest un abri important, à grandes dimensions, pour les bâtiments.

De nos jours, on construit à Bratislava des chantiers navals qui seront mis en exploitation avant 1975. Ces chantiers, par leur capacité et leur gréement moderne, pourront entièrement satisfaire aux besoins de notre flotte et, d'autre part, permettront d'exécuter des réparations pour d'autres pays danubiens également.

C'est avec grand intérêt que nous suivons la construction de la liaison Rhin-Main-Danube, car cette liaison du réseau des voies navigables d'Europe aura, outre des effets économiques, une grande importance du point de vue de l'extension des relations et de la coopération avec les pays situés en dehors du bassin du Danube.

Nous pouvons constater avec satisfaction que de nombreuses organisations internationales et autres témoignent un réel intérêt à l'égard de l'activité que la Commission du Danube déploie dans les divers domaines de la navigation sur le Danube.

Plusieurs de ces organisations, comme par exemple la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, l'Organisation Météorologique Mondiale et d'autres reconnaissent un partenaire en la Commission du Danube.

La Tchécoslovaquie apprécie hautement l'activité menée pendant 25 années par la Commission du Danube dans le domaine de la navigation et les bons résultats qu'elle a obtenus dans la solution de la majeure partie des tâches posées devant elle.

Nous sommes persuadés qu'à l'avenir également l'activité de la Commission du Danube visera à l'accomplissement de ses tâches fondamentales, à savoir la solution commune et una-

nime par les pays danubiens de toutes les questions liées à la navigation sur le Danube.

Par la même occasion, nous voudrions vous assurer que la Tchécoslovaquie, en coopération étroite avec les autres pays et en commun accord avec eux, déploiera tous ses efforts pour que lesdites questions trouvent des solutions positives, dans l'intérêt de tous les pays intéressés.

Pour terminer, permettez-moi de souhaiter de grands succès à la Commission du Danube et à son activité future. Je suis persuadé que dans les

bonnes conditions que nous allons lui assurer par un effort commun, la Commission du Danube pourra remplir avec succès toutes les tâches complexes qui lui incombent.

Permettez-moi de remercier tout particulièrement le Gouvernement de la République Populaire Hongroise qui a créé, et continue à maintenir les conditions les plus favorables pour un travail fructueux de la Commission du Danube.

Je vous remercie de votre attention.



M. B. POPOV

*Secrétaire fédéral des Transports et des Communications
de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie*

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs.

C'est un grand plaisir et honneur pour moi de représenter le Gouvernement de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à cette session solennelle de la Commission du Danube, consacrée au 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et de saluer en cette qualité toutes les personnes présentes.

Permettez-moi de passer en revue le chemin parcouru et de mentionner les résultats et la coopération réalisée par les pays danubiens dans la mise en oeuvre des tâches importantes découlant d'un document aussi significatif que la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

La navigation sur le Danube devait faire face au début à de nombreuses difficultés suscitées par la longue interruption dans le travail d'entretien du chenal navigable et à la suite d'un grand nombre de bâtiments coulés pendant la guerre. Chaque pays danubien devait déployer des efforts considérables en vue d'éliminer les graves suites de la guerre sur son propre secteur du Danube. Il s'est avéré bientôt, vu la complexité des conditions nécessaires pour une navigation internationale, qu'il est indispensable que tous les pays danubiens se mettent d'accord et harmonisent leurs actions.

Les premières actions entreprises par les pays danubiens dans le cadre de la Commission du Danube visaient à établir des critères communs des normes techniques et de navigation, à s'entendre sur la manière de parvenir à obtenir ces normes, de même que d'unifier les actes normatifs de base concernant la réglementation de la navigation danubienne.

Il était indispensable d'effectuer de grands travaux le long de tout le cours du fleuve. Ceci demandait des efforts spéciaux de la part de tous les pays danubiens. Le volume des travaux et le dynamisme de leur réalisation devaient répondre aux intérêts de la navigation et aux possibilités réelles de chaque pays. Après avoir inclus ces travaux au cours de plusieurs années dans les plans nationaux, il s'est révélé indispensable, après une expérience s'étendant sur plusieurs années, que les pays danubiens synchronisent le dynamisme de la mise en oeuvre de ces travaux sur l'ensemble du Danube. C'est ainsi qu'a été adopté en 1963, dans le cadre de la Commission du Danube, le premier plan quinquennal commun des grands travaux sur le Danube.

Par l'adoption en 1967, par la Commission du Danube, du deuxième plan quinquennal des grands travaux sur le Danube, a été poursuivie la réalisation des gabarits navigables adoptés.

Pendant ces deux dernières années, des travaux étaient en cours sur des parties du chenal navigable qui n'ont pu être réalisés dans la période prévue pour des raisons objectives pendant les premier et deuxième plans quinquennaux des grands travaux sur le Danube.

Dans le cadre des plans mentionnées plus haut, sur le secteur yougoslave du Danube d'importants travaux de régularisation demandant d'énormes efforts, ont été effectués. La grande longueur du secteur, l'état fort délaissé du fleuve non régularisé et la complexité des solutions qui devaient être adoptées sur les diverses sections, surtout aux embouchures de la Drave, de la Tisa, de la Save et de la Morava, ont rendu les travaux sur le secteur yougoslave du Danube particulière-

ment onéreux et difficiles. Malgré tout ce qui précède, les travaux sur le secteur yougoslave du Danube ont été et sont effectués actuellement avec succès et il n'y a pas eu d'effets négatifs dans la réalisation des conceptions prévues dans le projet.

Je tiens à souligner la satisfaction que la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, outre les travaux importants et difficiles exécutés sur son secteur du Danube, a achevé, grâce aux efforts déployés en commun avec la République Socialiste de Roumanie, la construction du système hydro-électrique et de navigation des Portes de Fer. Il est inutile de souligner ici les faits généralement connus que, grâce à ce projet grandiose, ont été éliminées de manière durable et définitive toutes les entraves qui rendaient difficile et même empêchaient la navigation sur ce secteur long de 120 km dès la première apparition des bâtiments sur le Danube et jusqu'à nos jours. Ceci ouvre de larges perspectives au développement de la navigation internationale sur le Danube. Nos deux pays ont rendu ce secteur un des plus faciles et des mieux aménagés sur le Danube. La navigation de jour et de nuit a été rendue possible, et ce pour les bâtiments de tous les types, y compris les bâtiments maritimes-fluviaux, et la capacité du secteur a été augmentée de plusieurs fois. Les effets économiques positifs pour toutes les batteries sont déjà importants et ils iront en croissant avec la modernisation de la flotte fluviale. Pour cette raison, les constructeurs venant des deux pays socialistes amis peuvent déclarer fièrement et ouvertement qu'enfin ont été ouvertes les Portes de Fer sur le Danube, closes pendant des siècles. Dans le cadre des efforts communs prochains de tous les pays danubiens pour aménager le Danube en un fleuve aux conditions modernes de navigation, la Yougoslavie donnera à l'avenir également sa contribution.

L'activité déployée par la Commission du Danube dans la période écoulée en vue d'unifier les règles relatives à la navigation sur le Danube est une des plus importantes. C'est en 1953 déjà qu'ont été adoptées les premières règles de navigation unifiées pour tout le parcours navigable du Danube. Cependant, à la suite de l'application de nouvelles techniques et de l'accroissement du volume des transports, ainsi que du renforcement de la coopération sur le plan européen, il s'est avéré nécessaire d'élaborer

de telles règles non seulement pour la navigation danubienne, mais aussi pour toutes les voies d'eau intérieures d'importance internationale. Grâce à la participation active aux travaux relatifs à cette tâche dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, les pays danubiens ont appliqué dans la pratique les résultats de ce travail en adoptant en 1967 dans le cadre de la Commission du Danube les nouvelles dispositions relatives à la navigation, basées sur le Code européen de navigation intérieure. L'application accrue des nouvelles techniques, surtout de la navigation par poussage, nous oriente dans notre travail à venir à adapter ces règles aux conditions nouvellement créées.

Outre ce travail sur ces dispositions de base, la Commission du Danube a beaucoup fait dans la période écoulée pour régler certaines questions spécifiques. Des règles unifiées de la surveillance fluviale ont été adoptées, de même que des règles unifiées des surveillances douanière, sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube. Toutes ces dispositions unifiées ont une importance plus large, car elles sont conformes aux obligations découlant pour les divers pays danubiens de leurs instruments multilatéraux et bilatéraux.

Les pays danubiens ont introduit dans la période passée un système uniforme d'aménagement du chenal navigable sur le Danube. L'objectif de cette action était d'assurer une plus grande sécurité à la navigation, à savoir la sécurité des bâtiments et de la vie humaine dans toutes les conditions de la navigation. Tenant compte des changements survenus dans la technologie du transport fluvial, les pays danubiens ont adopté, en 1967, un système d'aménagement du chenal navigable qui est appliqué actuellement encore. Ce système fait partie intégrante du système uniforme européen d'aménagement, adopté à la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU. Grâce à ce système, la qualité de l'aménagement s'est trouvée grandement améliorée dans tous les pays danubiens. En Yougoslavie, par exemple, en comparaison avec la décennie passée, le nombre des signaux a presque doublé. La signalisation radar a été introduite sur tout le secteur yougoslave du Danube. Il a été procédé à l'installation de signaux recouverts de matière réfléchissante, augmentant ainsi dans une grande mesure la possibilité d'orientation des bâtiments dans la navigation de nuit.

Considérant l'ensemble de l'activité de la Commission du Danube du point de vue des intérêts de la batellerie, les conditions de navigation améliorées ont permis l'essor de la flotte et surtout l'application de nouvelles techniques dans la navigation fluviale.

Ainsi, la flotte danubienne yougoslave a été la première, en 1960, à appliquer la navigation par poussage, et c'est alors qu'elle a commencé la construction de bâtiments destinés exclusivement à cette technique de navigation. En 1972 les 60% de la force de traction et plus des 30% de sa capacité totale consistaient de convois poussés.

Une des activités des pays danubiens à la Commission du Danube est d'assurer les informations et les données hydrométéorologiques indispensables. En concertant et en adoptant des recommandations, on est arrivé à ce que les services nationaux compétents ont, dans la période passée, apporté leur contribution à l'amélioration de la navigation sur le Danube par des mesurages du niveau de l'eau, la création de bases hydrométéorologiques permettant d'établir des projets de régularisation du chenal, d'harmoniser les données hydrologiques des profils limitrophes entre les pays danubiens, et d'appliquer d'autres formes de coopération relevant du domaine hydrologique et météorologique intéressant la navigation.

Mesdames et Messieurs,

Tout ce qui vient d'être dit sur la période écoulée confirme sans aucun doute l'activité couronnée de succès de tous les pays danubiens dans la mise en oeuvre de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, dont nous célébrons aujourd'hui le 25ème anniversaire. Cette coopération fructueuse a été réalisée au sein de la Commission du Danube par

des efforts communs et grâce à la compréhension mutuelle entre tous les pays danubiens.

Le chemin parcouru, quoique difficile et complexe, de même que l'expérience acquise, nous confirment dans la conviction que notre coopération à venir, dans le cadre de la Commission du Danube, continuera à contribuer au développement continu de la navigation fluviale et à la création de conditions les plus favorables à la promotion et à l'exploitation de la flotte danubienne. Ceci est notre tâche primordiale découlant de la Convention et nous y attacherons à l'avenir également notre activité dans le cadre de la Commission du Danube.

Je suis persuadé d'exprimer l'opinion générale en disant que le haut degré de coopération réalisé dans le cadre de la Commission du Danube représente une contribution importante à la création d'une coopération générale de tous les pays danubiens et que cette coopération fraye la voie au renforcement de puissants liens avec tous les pays européens.

Nous suivons avec attention et intérêt les efforts des autres pays européens, ayant pour objectif de réaliser la liaison des voies d'eau européennes au Danube. C'est ainsi que nous serons inclus dans le proche avenir par le canal Rhin-Main-Danube au réseau international européen d'importance primordiale, et nous nous attendons à voir bientôt les efforts des pays intéressés couronnés de succès en reliant le Danube à la Mer du Nord par le canal Oder-Elbe-Danube.

Je tiens à vous assurer que, partant des principes d'égalité et de souveraineté de tous les pays danubiens, dans le cadre de nos possibilités nous allons essayer de donner notre contribution constructive aux activités déployées au sein de la Commission du Danube, à la mise en oeuvre conséquente de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Merci Monsieur le Président.



M. J. STANOVNIK

Secrétaire exécutif de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU

Messieurs les Délégués,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, avant tout, d'exprimer mes meilleurs voeux à la Commission du Danube, aux Etats membres de cette Commission et à son Secrétariat à l'occasion de ce 25^{ème} anniversaire.

Leur activité déployée au courant de plus d'un quart de siècle a joué un rôle important dans le développement de l'économie européenne.

Le Secrétariat de la CEE de l'ONU entretient depuis de longues années déjà des relations étroites avec le Secrétariat de la Commission du Danube. Non seulement nous avons un échange de documents, mais les fonctionnaires de nos deux organisations participent activement aux travaux des sessions correspondantes et nous réunissons les efforts de nos organisations pour atteindre les objectifs communs.

En ma qualité de Secrétaire exécutif de la Commission Economique pour l'Europe, je voudrais vous assurer que nous allons, à l'avenir également, continuer à consolider nos relations dans l'intérêt d'une coopération large et efficace de nos gouvernements à l'échelle de la région donnée.

En ce qui concerne les voies d'eau intérieures, l'activité en ce domaine a pour objectif de créer en fin de compte un réseau unifié de voies navigables en Europe.

Grâce à ce travail, les règlements de police, ainsi que la signalisation ont, dans leur essence, été unifiés en Europe. La difficulté en cette matière réside dans le fait que de nombreuses dispositions du domaine de la navigation intérieure sont déjà fixées dans quatre conventions du droit privé et des travaux sont en cours pour la préparation de deux conventions du même genre.

La tâche fondamentale à venir est celle de l'unification des prescriptions concernant la construction et l'aménagement des bâtiments, et éventuellement la reconnaissance provisoire des documents de bord. Nous pensons accomplir cette tâche jusqu'en 1974, ou du moins la résoudre dans ses lignes principales.

Nous espérons qu'en 1976 nous aurons entièrement achevé le travail sur le problème donné et qu'ainsi nous aurons frayé la voie pour la mise en application de ces règles unifiées. Le temps n'est pas loin quand deux liaisons principales d'une grande importance pour les voies d'eau données, seront prêtes à être exploitées, à savoir la liaison du Rhône au Rhin et la liaison du Rhin au Danube par le Main, dont l'achèvement est attendu pour le début de 1980.

Je suis persuadé que vous comprenez l'importance de ce qu'une telle unification soit réalisée bien avant l'ouverture de nouvelles liaisons internationales, car elle permettra aux gouvernements et aux entreprises de navigation de réduire le coût du réaménagement et de la reconstruction des bâtiments.

Dans mon rapport annuel, préparé pour la prochaine session de la Commission et venant d'être publié, j'ai analysé quelques tendances à long terme des importantes perspectives du développement de l'économie dans la sphère de la CEE et ai formulé des suggestions quant à la coopération économique future entre les pays. Dans ce contexte, j'ai accordé une attention particulière à l'influence que la nouvelle technologie et les besoins du commerce exerce sur le développement des transports, et j'ai exprimé l'idée que les conditions actuelles sont des plus

favorables pour créer graduellement des systèmes plus rationnels, efficaces et coordonnés pour les transports combinés à l'échelle de la région donnée.

J'accorde également une grande importance à la nécessité d'améliorer l'infrastructure du transport international, dont le volume et l'importance demandent des études approfondies et une amélioration à l'échelle internationale.

Je prévois de nouvelles impulsions pour l'examen global des systèmes de voies navigables européennes et de leurs incidences sur d'autres moyens de transport.

Je propose également que lors de la liaison des voies d'eau internationales une attention particulière soit accordée à la concertation des principaux régimes en vigueur.

A l'avenir, l'idée des bassins hydrologiques séparés ayant leurs propres prescriptions techniques, juridiques et douanières et leurs propres régimes nous paraîtra un anachronisme, tout comme l'idée d'un contrôle fragmentaire des fleuves internationaux, avancée au Congrès de Vienne en 1814.

Toutefois, le principal problème du futur, qui demande à être discuté et résolu, est celui de

l'accord sur les conditions de l'exploitation internationale des voies d'eau internationales, accord relatif au régime des voies d'eau internationales. C'est une tâche difficile, et il convient d'en aborder la solution avec énergie et dans un avenir pas trop lointain. L'application rapide et efficace dans les législations nationales des normes et des règles internationales approuvées par la CEE dépend de la coopération étroite entre la CEE et les commissions semblables à la Commission du Danube. Le progrès technique et les exigences du commerce posent de nouveaux problèmes et donnent naissance à de nouvelles possibilités pour des actions constructives. Nous devons tous déployer nos efforts en commun afin de consolider les institutions existantes et de les adapter aux exigences actuelles et futures.

Je regarde en avant, et je suis persuadé que vous le faites également, et je vois une coopération bien plus étroite, grâce à laquelle nous pourrions donner notre concours à nos Etats-membres pour les aider à atteindre leurs objectifs communs, dans l'intérêt desquels ils seront d'accord de prendre des mesures communes, visant à accroître le bien-être de leurs peuples.

Je vous remercie de votre attention.



M. Z. VADÁSZ

Secrétaire adjoint du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, en premier lieu, de remercier la Direction de la Commission du Danube d'avoir invité le Secrétariat du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle à envoyer un représentant à cette Session jubilaire qui célèbre une date importante, le 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Au nom du Secrétariat du CAEM, permettez-moi de souhaiter à la Commission du Danube, à tous les pays qui en font partie et à ses fonctionnaires une activité fructueuse.

Au cours des 25 années écoulées, la navigation sur le Danube a connu un grand essor, et les mérites de la Commission du Danube dans l'acquisition de ces résultats sont fort importants. En effet, au courant d'un quart de siècle, la Commission a organisé et réalisé la coopération entre les pays danubiens, coopération ayant pour but de créer des conditions et un régime des plus favorables pour la navigation.

Je voudrais souhaiter à la Commission du Danube qu'elle continue, dans le cadre de son activité, à développer des contacts mutuellement avantageux avec d'autres organisations internationales qui, dans telle ou telle mesure, s'occupent des problèmes du transport par voie d'eau sur le Danube. Tenant compte de l'importance croissante de ces problèmes, le conseil d'As-

sistance Economique Mutuelle voudrait lui aussi établir avec la Commission du Danube des relations plus étroites qui, de notre avis, pourraient porter sur des questions de la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, y compris les questions de la régularisation du fleuve et de l'exécution des travaux hydrotechniques, et aussi les questions de la protection de l'environnement, des prestations de service en hydrométéorologie, de la normalisation, des statistiques et d'autres questions d'intérêt mutuel. Il nous semble que tous ces problèmes dépassent parfois le cadre d'une seule organisation et que leur solution exige la réalisation d'une large coopération internationale.

Nous voudrions souhaiter que nos contacts de travail se développent et contribuent à l'accroissement de la coopération efficace entre les pays danubiens dans la solution des tâches relevant des transports par voie d'eau sur le Danube.

Permettez-moi de saluer encore une fois et de féliciter les dirigeants de la Commission du Danube et les fonctionnaires du Secrétariat, et tous ceux qui participent à la présente session à l'occasion de cette date jubilaire.

Je vous remercie de votre attention.



M. K. RIAD

Représentant de la Commission Economique de l'ONU pour l'Afrique

Monsieur le Vice-Président du Conseil des Ministres,
Monsieur le Président de la Commission du Danube,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Délégués,
Mesdames et Messieurs,

Au nom de Monsieur Robert Gardiner, Secrétaire exécutif de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique, et au nom de tous mes collègues de la CEA, j'ai l'honneur et le plaisir de vous saluer à l'occasion de la célébration du 25ème anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Je voudrais tout d'abord exprimer mes remerciements au Secrétariat de la Commission du Danube pour l'aimable invitation qu'il a bien voulu adresser à notre Organisation, et qui me permet, aujourd'hui, d'être présent parmi vous pour participer à ces célébrations.

Je m'empresse ici de vous transmettre les vifs regrets de M. Robert Gardiner, qui aurait souhaité assister en personne à cette session commémorative, mais qui s'en est trouvé empêché par d'autres tâches auxquelles il n'a pas pu se soustraire.

L'événement qui nous réunit aujourd'hui est, sans aucun doute, d'une importance primordiale. Que l'on pense à la place qu'occupe de nos jours la navigation en général, et la navigation fluviale en particulier, aux échanges croissants de marchandises qui, à l'heure actuelle, ont lieu dans le monde et qui nécessitent une réglementation permettant un transport facile, ou aux usages commerciaux des ports, au volume considérable des travaux et des services à rendre dans ce domaine, et l'on comprendra aisément l'importance de la Convention que vous avez signée à Belgrade en 1948 pour établir le régime de navigation sur le Danube.

C'est là, certes, une entreprise de valeur qui a marqué une étape capitale dans la voie de la

préservation des intérêts et des droits souverains des pays, un pas de plus franchi dans le sens du resserrement des liens économiques des pays danubiens entre eux et avec les autres pays du monde.

La ratification d'une telle Convention représentait, sans nul doute, la réalisation d'un vœu cher à tous les peuples, le vœu de la liberté dans le cadre du respect des droits d'autrui, des droits nationaux, et le refus de toute discrimination. Le pavillon d'un bâtiment, son point de départ, sa destination ou d'autres motifs n'entrent désormais en ligne de compte que pour des formalités pures et simples destinées à faciliter le libre transit. Il ne s'agit que d'avantages accordés à ces bâtiments qui, pour charger ou décharger leurs marchandises dans un port donné, se voient bénéficier du droit de se servir des mécanismes de chargement et de déchargement, de l'outillage, des magasins, des terrains d'entrepôts, etc. en vertu d'accords avec les services respectifs chargés du transport et de l'expédition.

Je viens de me référer à l'article 41 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. J'aurais pu aussi bien choisir un autre article de votre Convention qui peut inspirer des propos laudatifs ayant trait au financement des travaux hydrotechniques, aux droits de port, aux taxes de pilotage, etc.

A ce stade, j'aimerais faire part à votre assemblée des activités entreprises par la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique dans un domaine qui nous tient à cœur.

Je citerai tout particulièrement l'acte relatif à la navigation et à la coopération entre les Etats du bassin du fleuve Niger. Cet acte a été adopté

lors de la Conférence des Etats riverains du fleuve Niger, tenue à Niamey en 1963. C'est ainsi que le Cameroun, la Côte-d'Ivoire, le Dahomey, la Guinée, la Haute-Volta, le Mali, le Niger, le Nigéria et le Tchad ont éprouvé le besoin de réglementer par des accords nouveaux la question de l'utilisation du fleuve Niger. L'exploitation de ce fleuve a trait notamment à la navigation, à l'utilisation agricole et industrielle de ses eaux et à la collecte des produits de sa faune et de sa flore. Des projets avaient déjà été élaborés par plusieurs Etats riverains en vue d'aménagements hydrauliques, d'installations hydro-électriques, et autres travaux de tous genres. D'autres projets tendaient à l'amélioration des pratiques agricoles et du développement industriel dans le bassin.

Les Etats africains cités ont donc jugé nécessaire de créer une institution dans le but d'intensifier la coopération entre eux. Un accord a été signé le 25 novembre 1964 à Niamey. Cet accord est relatif à la Commission du fleuve Niger, à la navigation et aux transports sur ce fleuve.

Auparavant, le 26 juillet 1963, avait été signée, à Bamako, la Convention relative à l'aménagement général du bassin du fleuve Sénégal. Cet acte a été suivi, le 22 mai 1964, de la signature par le Cameroun, le Niger, le Nigéria et le Tchad, de la Convention et statuts relatifs à la mise en valeur du bassin du Tchad.

Les organismes créés en vertu de ces conventions ont pour tâche *inter alia* d'établir des rapports étroits avec les Commissions spécialisées compétentes de l'Organisation de l'Unité

africaine, et de maintenir toutes relations utiles avec l'Organisation des Nations Unies, ses institutions spécialisées, ainsi qu'avec d'autres organisations internationales.

De tout ce qui précède, il conviendrait ici de retenir surtout le parallélisme qui s'est établi, à plusieurs années d'intervalle, entre les objectifs visés par les pays du Danube et ceux du fleuve Niger, du fleuve Sénégal et du lac Tchad, à savoir, garantir la liberté de navigation sur ces fleuves et l'égalité de traitement pour tous ceux qui les utilisent ou en bénéficient.

L'essentiel, en définitive, c'est d'oeuvrer pour le bien-être de nos peuples, et pour la liberté à laquelle ils aspirent. C'est là le but le plus noble et le plus humain que nous nous proposons tous.

Avant de terminer, permettez-moi de vous dire une fois de plus combien je suis heureux de me trouver parmi vous pour commémorer un événement aussi important. Mes remerciements les plus chaleureux vont tout particulièrement à Monsieur le Président et à Monsieur le Secrétaire de la Commission du Danube, ainsi qu'à l'Académie des Sciences qui est l'hôte de notre réunion.

Je souhaite à la Commission du Danube plein succès dans ses travaux actuels et futurs, et je vous adresse les félicitations du Secrétaire exécutif de la CEA, celles de tous mes collègues du Secrétariat, et les miennes propres à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de votre Commission que nous sommes aujourd'hui réunis pour célébrer.

Je vous remercie de votre aimable attention.



M. B. FÁBRY

Représentant du Secrétariat temporaire de la Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava

Honorable Session jubilaire,

En ma qualité de Secrétaire de la Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne, j'ai l'honneur de saluer au nom de cette Conférence les participants de la Session jubilaire.

Les entreprises de navigation danubienne constatent chaque jour les avantages créés par la Convention signée il y a 25 ans à Belgrade, à savoir ceux que leur assure la liberté de la navigation. Dans le cadre des Accords de Bratislava, nous mettons à profit dans la vie pratique les possibilités que nous offre la Convention. La Conférence des Directeurs résoud les problèmes qui se posent dans le cadre des travaux des entreprises de navigation danubienne. La prochaine Conférence des Directeurs, qui se tiendra au mois de septembre en République Populaire Hongroise, traitera des questions des tarifs internationaux du transport de marchandises sur le Danube, des problèmes de la manutention des bâtiments dans les ports, de la prestation des services aux barges sans équipage et de la procédure à suivre lors de leur prise en charge et de leur remise.

L'ouverture future du canal Rhin-Main-Danube exige d'ores et déjà des préparatifs soigneux et minutieux. Parmi les questions fort importantes qui relèvent de ce domaine figurent la normalisation des bâtiments naviguant sur le Danube, la création d'un système européen de voies uniformes et d'un type de bâtiment européen uniforme. Des propositions préliminaires dans ce sens ont déjà été faites par l'Entreprise de navigation soviétique. Les problèmes qui se posent sous ce rapport figurent naturellement à l'ordre du jour

de la Conférence. Nous avons soumis des propositions portant sur l'unification des droits perçus dans les ports danubiens et sur les formes de la coopération envisageant une exploitation commune des parcs des entreprises de navigation danubienne sur le nouveau système de voies d'eau de la liaison Rhin-Main-Danube.

Les entreprises de navigation danubienne déploient de grands efforts dans le cadre de leur compétence afin que la liaison des deux systèmes de voies d'eau d'Europe assure des résultats optima pour la navigation. La liaison de ces deux grands fleuves internationaux ouvre de grandes perspectives pour les relations entre l'Est et l'Ouest.

Nous espérons que dans ce domaine également cette année jubilaire sera l'année de nouveaux grands progrès.

Le Secrétariat de la Commission du Danube participe chaque année aux Conférences des directeurs. L'information faite par le Secrétariat à ces conférences est d'une grande valeur pour les entreprises de navigation, tandis que les études et les recherches effectuées au sein de la Commission contribuent à la coordination de la navigation danubienne. Nous espérons que ce travail sera poursuivi à l'avenir également et que l'exposé qui nous sera fait à la prochaine Conférence fournira aux participants de nouveaux renseignements importants et précieux.

Je vous remercie de l'attention accordée à mon information sommaire, et je voudrais souhaiter à l'honorable assemblée jubilaire de nouveaux succès.



M. R. PETIT

Représentant de l'Union Internationale des Télécommunications

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

L'Union Internationale des Télécommunications était très proche de la célébration de son centenaire lorsqu'elle a été appelée à collaborer, par son Comité international d'enregistrement des fréquences, avec la Commission du Danube qui célèbre aujourd'hui le 25ème anniversaire de la signature de sa Convention.

Ce n'est pas à moi de dire si la tâche commune d'une très vieille dame avec une jeune adolescente pleine de promesses a été fructueuse, mais il m'appartient d'affirmer que la doyenne des organisations internationales gouvernementales est fière d'avoir ajouté aux nombreux domaines de son activité, qui s'étend des télécommunications terrestres aux télécommunications spatiales en passant par les télécommunications maritimes et les communications aéronautiques, celui de l'aide à l'aménagement des radiocommunications sur l'une des plus belles, des plus antiques voies fluviales du monde: le Danube.

Le Danube est une voie d'eau à destinée historique, puisqu'après avoir été la voie naturelle des grandes migrations de peuples qui ont façonné les ethnies de cette partie de l'Europe, elle a conservé le privilège unique, qui aura son plein aboutissement lors de la liaison prévue avec le Rhin, de relier le monde de l'Europe orientale à celui de l'Europe occidentale, en traversant des pays à vocations très diverses, agricole, industrielle, ou les deux à la fois, et qui, très tôt, quels qu'aient pu être leurs rapports nationaux mutuels, ont éprouvé l'impérieuse nécessité d'établir entre eux des échanges commerciaux et humains.

A cette vocation commerciale, vient s'ajouter pour le beau Danube, une vocation de plaisance,

donc culturelle et civilisatrice, non négligeable – car cet admirable fleuve, dont les eaux paisibles coulent entre des rivages tour à tour sauvages ou riants, embrassant ici ou là des îles pittoresques, est un des plus beaux du monde. Comme les voyageurs d'autrefois, les touristes d'aujourd'hui aiment à en descendre le cours, et sa beauté a été maintes fois célébrée par les peintres, les poètes et les musiciens.

Quoi d'étonnant que, depuis la plus haute antiquité on ait vu passer entre ses berges les lourds vaisseaux des romains, des chalands et des barges tirés par des chevaux, puis des voiliers, puis des fardiers à vapeur, pour en arriver aux transporteurs à mazout, aux pétroliers modernes et aux bateaux de croisière?

Un jour enfin on a vu apparaître au-dessus de la cheminée de ces bateaux, dont de judicieux aménagements fluviaux et portuaires avaient permis de rendre la silhouette singulièrement plus imposante, on a vu apparaître, – dis-je –, tout d'abord un fil suspendu entre deux isolateurs en porcelaine, puis plus récemment une curieuse aigrette hérissée de croisillons – quelquefois aussi, une curieuse assiette à soupe cassée en deux et tournant en l'air au bout d'un bâton. En même temps, le porte-voix des capitaines s'était tu.

Quelque chose d'important venait de se passer. Les bateaux du Danube, désormais, avaient une voix et une oreille. Ils venaient d'être équipés des appareils radioélectriques les plus modernes. La navigation sur le Danube venait de passer de l'ère artisanale à l'ère moderne et industrielle.

Du même coup, c'étaient tous les problèmes inhérents au trafic sur une grande artère fluviale

qui s'en trouvaient facilités, le trafic étant rendu plus rapide, plus sûr et plus efficace. C'était la porte ouverte à une expansion sans cesse croissante, à une prospérité accrue de jour en jour – au bénéfice des pays riverains.

Certes, l'essentiel de cette mutation a été le fruit de la volonté commune des pays riverains, groupés au sein de la Commission du Danube, à qui a incombé la tâche longue et minutieuse de préparer l'infrastructure politique, juridique et matérielle de cette organisation nouvelle qui nécessitait des équipements nouveaux et coûteux.

La tâche de l'U. I. T., au plan technique, a consisté essentiellement à aider à mettre au point des recommandations tendant à organiser et normaliser l'exploitation des radiocommunications sur le Danube. Dans tous les domaines où s'exerce son action, le rôle de l'U. I. T., et notamment de son Comité international d'enregistrement des fréquences, est d'étudier, compte tenu des techniques les plus récentes et des conditions particulières aux problèmes à résoudre, les moyens les plus sûrs d'assurer de bonnes communications.

Je me plais à reconnaître que la Commission du Danube a su mettre à profit ces recommandations avec diligence et une grande efficacité, et que l'esprit dont ont fait preuve les pays intéressés a permis d'obtenir déjà, en un temps relativement court, des résultats remarquables.

Bien entendu, dans notre monde moderne où le progrès va vite et où les exigences se font toujours plus pressantes, les moyens mis en oeuvre sont constamment remis en question.

Si les progrès techniques servent les besoins, les besoins nouveaux engendrent à leur tour une amélioration des techniques qui doivent être constamment réajustées et mises en place. C'est cela l'expansion.

Récemment la mise en oeuvre des ondes métriques a apporté une nouvelle réponse aux nécessités imposées par l'accroissement du trafic fluvial en nombre et en tonnage, et on peut déjà prévoir que dans les années à venir, d'autres améliorations seront apportées aux radiocommunications sur le Danube pour faire face à une expansion qui s'affirme de jour en jour.

C'est dire que la collaboration de l'Union internationale des Télécommunications et de la Commission du Danube a encore de beaux jours devant elle. L'ayant moi-même assurée jusqu'à présent, je ne voudrais pas conclure ce bref propos sans dire toute la joie que j'y ai puisée depuis que je viens assister aux travaux de la Commission du Danube et de ses groupes d'experts.

J'ai trouvé parmi tous les participants, non seulement une compréhension et une confiance qui ont singulièrement facilité mon travail et l'ont rendu agréable, mais un accueil et une amitié auxquels j'ai été extrêmement sensible et que je n'oublierai jamais.

Très heureux de m'associer à la légitime fierté avec laquelle vous célébrez aujourd'hui le bilan de 25 ans d'efforts, je forme au nom de l'Union internationale des Télécommunications, les voeux les plus sincères et les plus confiants dans le succès de votre activité future et dans la mission de progrès économique, social et pacifique, qui est la vôtre.



M. V. OZORAI

Représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants des pays membres de la Commission
du Danube,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, au nom de l'Organisation Météorologique Mondiale et en ma qualité de représentant de cette Organisation, de transmettre les salutations les plus amicales à tous les participants de la Session jubilaire de la Commission du Danube, consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

La Commission du Danube a acquis une renommée honorable dans la vie internationale, celle d'avoir réalisé d'une façon exemplaire la coopération internationale. C'est aussi l'expérience que j'ai pu faire personnellement au cours de la XXXI^e

session, et c'est ce que confirme également la coopération de plus en plus étroite entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale, coopération qui a été établie il y a 10 ans par les Secrétariats des deux Organisations.

A cette occasion solennelle, je souhaite au nom de l'Organisation Météorologique Mondiale une coopération fructueuse entre nos deux organisations pour le bien de toutes les parties intéressées.

Merci de votre attention.



M. J. QUEGUINER

Secrétaire Général adjoint de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mesdames et Messieurs,

Le Secrétaire Général ayant été empêché par d'autres obligations officielles de se rendre personnellement à votre aimable invitation, j'ai l'honneur et le privilège de représenter l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime aux cérémonies du 25^{ème} anniversaire de la Commission du Danube.

Aux remerciements officiels de l'OMCI, permettez-moi d'ajouter, tout de suite, mes remerciements personnels pour votre chaleureux accueil et votre parfaite organisation. Vous avez tout prévu, même le beau temps. Le printemps est au rendez-vous! Je n'aurais pu espérer, donc, de meilleures conditions pour venir, pour la première fois, dans la capitale d'un des Etats membres de l'OMCI et y retrouver un grand nombre d'amis.

L'OMCI suit avec le plus grand intérêt les travaux de la Commission du Danube. En effet, bien que se situant encore dans des domaines

différents mais déjà complémentaires, nos préoccupations essentielles sont identiques aux vôtres: la sécurité et l'efficacité de la navigation. Les techniques que vous mettez en oeuvre nous sont également familières et nous apprécions parfaitement les difficultés que vous avez rencontrées. La façon magistrale dont vous les avez surmontées vous vaut notre sincère admiration.

Pour l'avenir, une coopération toujours plus étroite entre votre Commission et l'OMCI s'inscrit dans le cadre des projets considérables que vous avez élaborés — la liaison Rhin-Danube, par exemple, pourrait ouvrir un trafic transeuropéen à certains navires de mer.

Je peux vous assurer que l'OMCI est prête au développement de cette coopération.

C'est dire combien sont sincères les voeux que l'OMCI forme en ce 25^{ème} anniversaire pour les entreprises, les travaux et les réalisations futures de la Commission du Danube.



M. G. PERRIN

Représentant de l'Organisation Internationale du Travail

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Délégués,
Mesdames et Messieurs,

J'ai l'agréable devoir de remercier très vivement, au nom du Directeur général du Bureau international du Travail, Monsieur le Président et Monsieur le Secrétaire de la Commission du Danube, qui ont bien voulu inviter un représentant de notre Organisation à cette session jubilaire réunie pour célébrer le 25ème anniversaire de la signature de la Convention du 18 août 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube.

Nous avons été particulièrement sensibles à cette marque d'attention, car nous attachons du prix à l'établissement d'utiles relations de travail entre le Bureau international du Travail et la Commission du Danube. En effet, en dépit des orientations distinctes qui découlent du mandat de nos organisations respectives, nous sommes bien informés de l'importance et de la qualité du travail accompli par la Commission du Danube depuis son origine dans les divers domaines techniques intéressant la liberté et la sécurité de la navigation danubienne et aussi, plus récemment dans la lutte très actuelle contre la pollution des eaux fluviales.

La XXXI^e session de la Commission, qui vient tout juste de s'achever, témoigne de manière très opportune du rôle permanent de cette Organisation dans sa mission traditionnelle au regard de l'application de la Convention du 18 août 1948 comme dans ses initiatives nouvelles.

De plus, nous avons eu l'occasion d'apprécier l'esprit d'ouverture qui anime les autorités responsables de la Commission du Danube à l'égard d'autres organisations internationales, comme il ressort précisément du rapport que Monsieur le Secrétaire de cette Commission vous a présenté ce matin. Si je pense ici en particulier aux organi-

sations dotées d'une vocation analogue à l'égard d'autres fleuves internationaux, avec lesquels nous maintenons des liens étroits de coopération dans le domaine social, ou encore aux institutions spécialisées des Nations Unies, dont la compétence technique s'apparente sur certains points aux responsabilités de la Commission du Danube, notamment en matière économique, météorologique, sanitaire et dans le domaine des télécommunications, je pense aussi, bien entendu, au Bureau international du Travail que j'ai l'honneur de représenter à cette cérémonie. A ce propos, je ne saurais omettre de mentionner, au moins à titre de souvenir personnel, l'accueil très cordial et les assurances de bonne volonté que j'ai reçus du Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube et de ses principaux collaborateurs, lorsque j'ai eu le privilège de leur rendre officiellement visite pour la première fois à Budapest, en avril 1970, et de m'entretenir avec eux des possibilités de coopération entre nos organisations.

Pour notre part, l'expérience que nous avons acquise des problèmes sociaux que pose la condition spécifique des travailleurs de la batellerie internationale nous incline à considérer qu'une telle coopération ne peut être que souhaitable et fructueuse. Les représentants des Etats riverains, ainsi que les autorités responsables de la Commission du Danube, connaissent la préoccupation du Directeur général du Bureau international du Travail à cet égard, préoccupation qui justifie notre désir de coopérer avec nos Etats membres pour régler les problèmes sociaux qui requièrent une concertation à l'échelon régional. Et il nous semble que cette préoccupation de-

vient encore plus pressante dans la perspective de la liaison, en cours de réalisation, du Danube à d'autres systèmes de voies navigables européennes. Aussi me permettez-vous, Monsieur le Président, de former des vœux non seulement pour le développement et le plein succès des activités dévolues à la Commission du Danube,

dans sa fonction essentielle de rapprochement économique et culturel des nations liées par ce grand fleuve international, mais aussi pour toute forme de coopération appropriée en vue d'élargir cette fonction à la mesure des besoins, dans le domaine social.

Merci.



M. GY. EÖRSI

Représentant de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Etant chargé à cet effet par Monsieur Mario Matteucci, Secrétaire Général de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, permettez-moi d'adhérer, au nom de l'UNIDROIT aux vœux exprimés à l'adresse de la Commission du Danube à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de son existence.

Il est connu que l'UNIDROIT s'occupe depuis plusieurs dizaines d'années des problèmes de l'unification du droit privé sur les terrains les plus divers, dont l'un est celui de la navigation intérieure. L'UNIDROIT est fier de pouvoir se vanter depuis qu'il s'occupe de l'unification du droit de la navigation intérieure, des relations étroites et amicales avec la Commission du Danube, organisme apprécié de bon droit sur le plan international. La Commission du Danube a participé à sept sessions du Comité de l'UNIDROIT créé en vue de l'unification du droit de la navigation intérieure, représentée par MM. Jovan Paunović, Martin Rusu, František Svátek et Mircea Manescu. C'est avec leur collaboration précieuse qu'ont été rédigés deux projets de convention et un projet de procès-verbal. La Commission du Danube a en outre participé aux deuxième, troisième et quatrième réunions des organismes s'occupant de l'unification du droit, convoquées par l'UNIDROIT.

En 1959, la Commission du Danube a honoré l'UNIDROIT par la présentation d'une note qui a rendu compte de l'activité déployée et projetée par la Commission en matière de droit comparé. Cette note avait été rédigée par M. Halatchev, directeur de l'Appareil de la Commission du Danube. L'UNIDROIT tient en haute estime l'activité de

la Commission du Danube sur le terrain de l'unification du droit.

Il résulte de tout ce qui vient d'être dit que sur un terrain très important les champs d'activité des deux organismes coïncident et qu'une collaboration étroite s'est formée entre les deux organismes, sans avoir conclu un accord formel à ce sujet. De plus, les deux organismes ont encore un trait particulier qui leur est commun. Ils sont, en effet, des organismes internationaux dont l'un est composé pour la plupart d'Etats socialistes, et l'autre, dans sa majorité, par des Etats occidentaux, sans que l'un ou l'autre organisme représente exclusivement l'un ou l'autre des systèmes sociaux donnés. Les Etats concernés ont en effet reconnu qu'ils ne pouvaient se passer du concours des autres. En ce qui concerne la Commission du Danube, cette reconnaissance repose sur un phénomène naturel, le Danube, ce grand fleuve international qui en traversant impassiblement les frontières des Etats, crée des liens entre ces Etats tout en évoquant aussi le danger de conflits entre eux. La Commission du Danube oeuvre avec succès en vue d'intensifier la collaboration et d'empêcher que surgisse le danger d'un conflit. Quant à l'UNIDROIT, cette interdépendance est à rechercher dans des sphères plus abstraites, sans que ces sphères soient moins réelles. Je pense à la croissance considérable du trafic et du commerce internationaux dans les dernières dizaines d'années. Or, cette intensification du trafic et du commerce internationaux indique que de nos jours un organisme européen international, non expressément régional, doit, pour le moins, unir parmi ses membres les pays socialistes et les pays occidentaux. Cette nécessité

a été reconnue aussi par l'UNIDROIT, qui déploie son activité en tenant compte de ce fait.

Par ce qui vient d'être exposé, et grâce à leur collaboration étroite, les deux Organismes servent non seulement leur propre but, mais aussi des objectifs plus généraux. En pratiquant la coexistence pacifique, ils prennent part aux efforts destinés au maintien et à la sauvegarde de la paix.

Il est donc entièrement justifié que l'UNIDROIT exprime à la Commission du Danube ses meilleurs vœux en se déclarant en même temps prêt à une collaboration ultérieure étroite et en souhaitant que la Commission du Danube puisse continuer son oeuvre utile avec le plus grand succès.

Merci.



M. R. KUHN

Représentant de la Société Rhin-Main-Danube S. A.

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Délégués,
Mesdames et Messieurs,

J'ai l'honneur de vous remercier vivement de votre aimable invitation et de vous présenter les salutations et les félicitations de la Société Anonyme Rhin-Main-Danube de Munich.

Comme vous le savez, la tâche de notre Société consiste en la réalisation de la liaison entre les grandes voies navigables que sont le Rhin et le Danube.

Nous apprécions vivement l'aide que le travail

de la Commission nous donne. Nous savons de quelle importance sera cette liaison pour la navigation sur le Danube, et je vous prie d'être convaincus que nous ferons tout ce que nous pouvons faire pour l'avancement du projet dans l'intérêt de la prospérité de tous les pays de l'Europe.

Merci.



M. R. LIEPOLT

Représentant de la Société Internationale de Limnologie

Monsieur le Président,
Honorable Assemblée,

Il y a longtemps déjà que deux organisations internationales sur le Danube ont reconnu le rôle considérable de cette voie d'eau, la plus importante de l'Europe Centrale et du Sud-Est de l'Europe du point de vue de l'économie des Etats riverains et de la santé des peuples qui vivent sur ce territoire.

L'une de ces organisations est la Commission du Danube, qui fête aujourd'hui son anniversaire, et la deuxième, le Groupe de travail international pour les Recherches sur le Danube de la Société Internationale de Limnologie, groupe qui étudie le Danube afin de parer à la pollution de ses eaux. Ces deux organisations ont depuis longtemps établi une coopération étroite dans le domaine la protection des eaux du Danube.

En ma qualité de Directeur général du Groupe de travail international pour les recherches sur le Danube, je me permets de transmettre les meilleurs voeux de notre Organisation à la Commission du Danube qui fête le 25^{ème} anni-

versaire de son existence durant laquelle elle a remporté de nombreux succès. Je profite de cette occasion pour exprimer à la Commission du Danube notre grande reconnaissance pour son apport dans le domaine des problèmes hydrographiques, apport qui est d'une grande valeur du point de vue de la protection des eaux contre la pollution.

Les perspectives de l'aménagement du Danube en une grande artère fluviale posent de nombreux problèmes dans le domaine de l'écologie de ce fleuve. L'accroissement du trafic entraîne une modification de la qualité de l'eau.

J'espère que la Commission du Danube, avec le concours des hommes de science s'occupant des problèmes de l'écologie pourra, à l'avenir, protéger les eaux du Danube contre la pollution. Ceci est de l'intérêt des peuples qui vivent le long de ce fleuve. Nous souhaitons de nouveaux grands succès à la Commission du Danube dans la réalisation de cet honorable objectif.



M. J. OLAJOS

Représentant de l'Organisation Internationale de Normalisation

Monsieur le Président,
Honorable Assemblée,

Au nom du Secrétaire Général de l'Organisation Internationale de Normalisation, j'ai l'honneur et le grand plaisir de vous transmettre les vœux chaleureux de cette Organisation à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Nous nous félicitons vivement que des liens plus étroits aient pu être établis récemment entre nos deux Organisations. Bien que ceux qui oeuvrent au sein de votre Organisation soient déjà très conscients de l'importance des normes internationalement reconnues dans le domaine des transports et de la navigation, nous espérons qu'une liaison plus étroite avec les Comités Tech-

niques de L'ISO traitant de ces questions nous permettra de profiter de vos compétences et de votre expérience. Nous souhaitons, en outre, que votre Organisation profite également des connaissances d'experts internationaux qui collaborent à la préparation des Normes Internationales de l'ISO.

L'ISO a elle-même commémoré récemment le 25^{ème} anniversaire de son existence et nous sommes ainsi doublement heureux de nous joindre à vous aujourd'hui pour célébrer votre jubilé. Veuillez trouver ici l'expression de nos plus cordiales félicitations et nos meilleurs vœux pour la poursuite de votre activité.

Merci de votre attention.



M. M. MILKOWSKI

Représentant de la Commission de l'Oder

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mesdames et Messieurs,

Au nom de la délégation polonaise qui participe à vos cérémonies, c'est-à-dire au nom de la Commission de l'Oder et du Directeur de l'Union de la Navigation fluviale et des Chantiers fluviaux, j'ai l'honneur de saluer tous les présents.

A l'occasion du 25^{ème} anniversaire de son activité, je souhaite à la Commission du Danube créée par la Convention de Belgrade, beaucoup de succès, en particulier dans le développement de la navigation sur le Danube, ainsi que dans l'aménagement de ce grand fleuve.

En Pologne, nous suivons avec grand intérêt les activités de la Commission du Danube pour les raisons suivantes:

1) Le volume du commerce extérieur de la Pologne avec les pays danubiens, l'Union Soviétique non comprise, dépasse annuellement 12 millions de tonnes (exportations et importations incluses). L'acheminement de nos marchandises jusqu'aux lieux de destination est pratiqué en général par chemin de fer, ou bien par transport combiné: chemin de fer et transport fluvial, comme par exemple le transport de la houille polonaise à destination de la Yougoslavie, de la Hongrie, de l'Autriche. De là est né notre intérêt pour la construction du canal Oder-Danube et les conditions de la navigation sur le Danube.

2) Nous avons décidé d'assigner 17 milliards de zlotys pour qu'au cours des 20 prochaines années le cours supérieur canalisé de l'Oder soit transformé en une voie fluviale internationale de la IV^e catégorie, accessible aux automoteurs de 1350 tonnes. Ces investissements permettront aussi d'améliorer les conditions de la navigation sur l'Oder à courant libre.

L'ensemble portuaire maritime et fluvial de

Szczecin-Swinoujscie a été modernisé et agrandi et nous envisageons la possibilité de recevoir en 1977 les premiers navires porte-barges «LASH». Il nous importe également que les bargettes «LASH» puissent remonter l'Oder jusqu'en Silésie, et aussi que le transit des marchandises à travers la Pologne, entre les pays scandinaves et les pays danubiens, puisse se réaliser par la voie de l'Oder.

3) Un Symposium International consacré au thème «Le canal Oder-Danube» s'est tenu à Raciborz les 7 et 8 septembre 1972. Des représentants de la Commission du Danube, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de la République Démocratique Allemande y ont participé. La résolution du Symposium a été accueillie favorablement par les autorités compétentes de la Pologne. Nous entamerons bientôt des pourparlers avec la Tchécoslovaquie au sujet de la construction du tronçon polonais du canal Oder-Danube allant jusqu'à Ostrava.

4) Nous estimons qu'après la conclusion des accords internationaux reconnaissant la République Démocratique Allemande, il sera nécessaire de reprendre à la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU à Genève, avec la participation de représentants de la République Démocratique Allemande, les pourparlers interrompus au sujet du canal Oder-Danube. Le point de vue de la Commission du Danube est très important à ce sujet.

Nous saluerions avec plaisir l'invitation, si cela était possible, d'un représentant de la Pologne, en qualité d'observateur par exemple, aux travaux de la Commission du Danube.

Nous entretenons des relations très étroites

avec les entreprises de navigation tchécoslovaque sur l'Elbe et l'Oder (ČSPLO), et avec la Czechofracht, ainsi qu'avec les entreprises hongroises MAHART et MASPED. Cette année, nous verrons probablement naviguer sur l'Oder les barges de la République Fédérale d'Allemagne. Nous sommes intéressés dans le développement des relations amicales avec les autres pays dans le domaine de la navigation fluviale. Nous sommes persuadés que la Commission du Danube poursuit le même but et que dans le cadre de la réalisation de cette tâche nous pourrions aussi trouver notre place.

Permettez-moi quelques mots sur la Commission de l'Oder.

La Tchécoslovaquie est autorisée à utiliser l'Oder, fleuve frontalier entre la Pologne et la République Démocratique Allemande. Tous les accords concernant l'Oder sont conclus dans le cadre de la coopération bilatérale et par conséquent, à présent, une Commission de l'Oder, basée par exemple sur le modèle de la Commission du Rhin ou du Danube, serait dépourvue de sens.

La Commission de l'Oder, dont le siège se trouve à Opole, auprès de l'Institut de Silésie, groupe avant tout des savants, des dirigeants politiques; elle a pour objectif de transformer l'Oder, dans un court délai, en une véritable artère navigable et d'aménager de manière appro-

priée et universelle le bassin de ce fleuve. Cette Commission a déjà presque 20 années d'expériences. C'est cette Commission qui a organisé le Symposium international de Raciborz et qui, le 30 mai 1973, organisera à Rybnik, en Haute-Silésie, une conférence dont les débats porteront sur la construction du Canal de Silésie (Oder-Vistule) ainsi que sur le canal Oder-Danube.

Au nom de la Commission de l'Oder, j'ai l'honneur d'inviter les représentants de la Commission du Danube à notre conférence à Rybnik.

Nous estimons que la Commission de l'Oder est un forum de discussion excellent pour préparer à l'intention des autorités politiques et gouvernementales des propositions et des conclusions effectives et concrètes concernant l'Oder.

Pour terminer, permettez-moi, Monsieur le Président, de vous transmettre le texte de la résolution du Symposium International de Raciborz, consacré au canal Oder-Danube. Cette résolution exprime l'opinion d'un grand nombre de participants au Symposium, selon laquelle le problème de la construction du canal Oder-Danube peut aussi être un sujet intéressant, annonçant la conclusion d'un accord international à la Conférence Internationale sur la Sécurité et la Coopération, dont les préparatifs se poursuivent actuellement à Helsinki.

Merci de votre attention.



M. GY. FEKETE

Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube

Monsieur le Président
Messieurs les Chefs des Délégations,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de vous saluer, au nom des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et en mon propre nom également, à l'occasion de la Session jubilaire de la Commission du Danube, consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Pour les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission, le fait que les cérémonies du 25^{ème} anniversaire de la Convention se déroulent au courant de leur mandat, est un fait mémorable qui les stimulera encore davantage dans leurs travaux.

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de vous informer que des messages de félicitations ont été envoyés à la Commission du Danube à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention et de la Session jubilaire, par les organisations et personnes suivantes: M. N. FADDEEV: Secrétaire du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, Moscou; M. D. FISCHER: Directeur de la Division des relations extérieures de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, Vienne; M. J. VAN DER OORD: Agent exécutif du Comité du Mékong, Bangkok; Prof. G. WILLEMS: Président de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, Bruxelles; Dr. V. KOTZINA: Ancien ministre, Président de l'Association Autrichienne Canal et Navigation, Vienne; Dr. R. BUCKSCH: Vice-président de l'Association autrichienne de l'Economie des Eaux, Vienne; M. O. SCHACHTER: Directeur de l'Institut des Nations Unies pour la Formation et

la Recherche, New York; M. Dj. RADINOVIĆ: Directeur de l'Institut fédéral d'Hydrométéorologie de Yougoslavie, Belgrade; Dr E. SIK: Ancien ministre des Affaires étrangères de la RPH et ancien Président de la Commission du Danube Président du Conseil Hongrois de la Paix; Dr L. LAURITZEN: Ministre fédéral des Transports, Bonn; Dr H. FUCHS: Directeur général, membre du Conseil d'Administration de la Société Rhin-Main-Danube S. A., Munich; Dr K. MÉSZÁROS: Vice-Ministre des Transports et des Communications de la RPH, Directeur général des Chemins de fer de Hongrie; M. R. PSCHORR: Président de la Direction des Eaux et de la Navigation, Regensburg ; M. K. AICHAM: Président de l'Union des Amis du Danube, Ulm; M. H. U. PABST: Union pour la Défense des Intérêts de la Navigation Rhénane, Duisburg; M. I. WESSELY et Dr H. G. MÜLLER: Directeurs de la Bayerischer Lloyd Schifffahrts A. G., Regensburg; M. J. WALTER et M. G. WINTER: Directeurs de l'Armement COMOS, Vienne; M. A. GOLDOBENKO: Directeur de l'armement « Tchernomorskoie Parahodstvo » de la Flotte maritime de l'URSS, Odessa; Dr V. I. KORZOUNE: Vice-directeur de l'Administration Centrale du Service hydrométéorologique auprès du Conseil des Ministres de l'URSS, Président du Comité interministériel de l'URSS pour la Décennie Hydrologique internationale, Moscou; Dr M. MATTEUCCI: Secrétaire Général de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, Rome; et d'autres.

Merci de votre attention.

Après l'intervention du Directeur du Secrétariat, le Président de la Commission du Danube, M. COTOJ clôt la séance solennelle.

Mesdames et Messieurs,

Nous sommes parvenus au terme des travaux de la séance solennelle de la Session jubilaire. Les interventions des orateurs qui ont bien voulu prendre la parole ont mis en lumière le rôle joué par la Convention signée à Belgrade, il y a bientôt 25 ans, pour le développement et la modernisation de la navigation sur le Danube.

Nos travaux ont fait en même temps ressortir les efforts constants que les pays danubiens ont déployés afin d'assurer et d'améliorer, conformément à la Convention, les conditions de la navigation danubienne.

Nos travaux ont montré aussi qu'au cours du quart de siècle écoulé, les Etats parties à la Convention coopérant au sein de la Commission du Danube, ont oeuvré pour assurer, sur la base des stipulations de la Convention, la libre navigation

sur le Danube en conformité avec intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que pour resserrer les liens des pays danubiens entre eux et avec d'autres pays.

Je forme le voeu que cet esprit de coopération prévale également à l'avenir, dans l'intérêt de la paix, de l'entente, du progrès et de la prospérité des Etats danubiens et de leurs voisins en Europe.

Permettez-moi de remercier encore le Gouvernement de la République Populaire Hongroise pour son hospitalité et pour le concours accordé dans la préparation et le déroulement de la Session jubilaire.

Je voudrais remercier tous nos invités d'avoir assisté à cette séance solennelle, et remercier également les représentants des Organisations et les personnes qui ont envoyé des télégrammes et des messages à l'adresse de notre Session jubilaire.

Je déclare close la séance solennelle consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

L'Académie des Sciences de Hongrie, où s'est déroulée la séance solennelle de la Session jubilaire



**Liste des délégations et des organisations
internationales représentées
à la Session jubilaire
de la Commission du Danube**

République d'Autriche

- M. Ervin FRÜHBAUER, Ministre fédéral des Transports, chef de la délégation
- M. Friedrich FRÖLICHSTHAL, Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Autriche en RPH
- M. Otto MASCHKE, Ministre plénipotentiaire au Ministère des Affaires Etrangères de l'Autriche
- M. Raimund PERTUSINI, Conseiller
- M. Ottmar LUCZENSKY, Directeur de la DDSG
- M. Hans WURMBÖCK, Directeur de la DDSG
- M. Herbert TAUCHER, Conseiller
- M. Ernst GLASEL, Conseiller
- M. Hellmuth STRASSER, Conseiller près l'Ambassade de l'Autriche en RPH
- M. Franz SCHERER, Expert
- M. Herold KORCHER, Secrétaire du Ministre

République Populaire de Bulgarie

- M. Palu KOUTCHOUKOV, Vice-ministre des Transports, chef de la délégation
- M. Stoio STANOEV, Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la Bulgarie en RPH
- M. Liouben BOTEV, Directeur de l'Armement BRP
- M. Ivan HARALANOV, Chef de l'Administration des voies navigables du Danube
- M. Stefan RALEV, Conseiller près le Ministère des Affaires Etrangères

République Populaire Hongroise

- M. György CSANÁDI, Ministre des Transports et des Communications, chef de la délégation
- M. Miklós BARITY, Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, Ambassadeur — Ministère des Affaires Etrangères de la RPH

- M. László FÖLDVÁRI, Vice-ministre des Transports et des Communications
- M. István KOVÁCS, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, Directeur général p. i. de la MAHART
- M. Dezső KUZSEL, Chef de la Division des relations internationales au Ministère des Transports et des Communications
- M. István PÁLOS, Chef de Division à l'Office Central des Statistiques
- M. Béla BENCSIK, Chef de Division à l'Office National des Eaux
- M. Imre FARKAS, Suppléant de Chef de Division au Ministère des Affaires Etrangères
- M. Károly STELCZER, Directeur de l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique
- M. Lajos KÁLDY, Fonctionnaire au Ministère des Transports et des Communications

République Socialiste de Roumanie

- M. Marin MĂROIU, Vice-ministre des Transports et Télécommunications, chef de la délégation
- M. Ioan COTOȚ, Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la Roumanie en RPH
- M. Gheorghe BĂLĂȘOIU, Chef de la Direction des relations internationales au Ministère des Transports et des Communications
- M. Florin GEĂMANU, Fonctionnaire au Ministère des Affaires Etrangères
- M. Vasile DUȚU, Fonctionnaire à l'Ambassade de la Roumanie en RPH

République Socialiste Tchécoslovaque

- M. Stefan ŠUTKA, Ministre fédéral des Transports, chef de la délégation
- M. František DVORSKY, Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la Tchécoslovaque en RPH

- M. Eugen MALOVECKY, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, Vice-directeur de la Division des transports par voie d'eau du Ministère fédéral des Transports
- M. Jaroslav KYSEL, Directeur de la Division des transports par voie d'eau du Ministère fédéral des transports
- M. Rudolf SCHRÖTTER, Directeur de la Section des relations internationales du Ministère fédéral des transports
- M. Josef TICHY, Fonctionnaire au Ministère fédéral des finances
- M. Miroslav RAK, Fonctionnaire au Ministère fédéral des transports
- M. Ludovit KINCEL, Fonctionnaire au Ministère des Forêts et des Eaux de la RS Slovaque
- M. Ondrej LUBY, Directeur général de l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne
- Mme Ludmilla KISELKOVA, Fonctionnaire au Ministère fédéral des Transports, interprète

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

- M. V. I. TIHONOV, Premier Vice-ministre de la Flotte maritime de l'URSS, chef de la délégation
- M. V. I. PAVLOV, Représentant de l'URSS à la Commission du Danube, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'URSS en RPH
- M. I. M. AVERINE, Membre de collège du Ministère de la Flotte maritime de l'URSS
- M. V. A. PILIAEV, Suppléant du Représentant de l'URSS à la Commission du Danube, Directeur général de l'Entreprise soviétique de navigation danubienne
- M. A. A. PALANITCHKO, Conseiller au Ministère des Affaires Etrangères de l'URSS

République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

- M. Blagoja POPOV, Secrétaire fédéral aux Transports et Communications, chef de la délégation
- M. Djuro JOVIĆ, Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la

Commission du Danube, Ambassadeur près le Secrétariat des Affaires Etrangères de la RSFY

- M. Vinko STALIO, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube
- M. Siniša PETROVIĆ, Conseiller
- M. Branko PETRIĆ, Conseiller
- Mme Julia ARNERI, Expert

République Socialiste Soviétique d'Ukraine

- M. V. A. KRAVETZ, Vice-ministre des Affaires Etrangères

Administration fluviale des Portes de Fer

- M. A. PETRESCU, Représentant de la République Socialiste de Roumanie au Comité de l'Administration
- M. L. VESELINOVIĆ, Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie au Comité de l'Administration

Administration fluviale du secteur du Danube Rajka—Gönyü

- M. R. LACKO, Directeur de l'Administration
- M. B. NOVÁK, Chef de la Section de navigation

Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

- M. B. RÜMELIN, Chef de Division au Ministère des Transports de la RF d'Allemagne
- M. J. HÜBENER, Conseiller auprès du Ministère fédéral des Transports
- M. H. PERTZSCH, Conseiller à la Direction des Eaux et de la Navigation, Regensburg
- M. WULF, Conseiller
- M. MÜLLER, Conseiller

Commission Economique pour l'Europe de l'ONU

- M. J. STANOVNIK, Secrétaire Exécutif de la CEE/ONU

Conseil d'Assistance Economique Mutuelle

M. Z. VADÁSZ, Secrétaire adjoint du CAEM
M. A. ROUMIANTSEV, Chef de Section au CAEM

Organisation des Nations Unies

M. Z. BRADANOVIĆ, Représentant de la
Division des Transports

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

M. R. DOERFLINGER, Secrétaire général

Commission Economique de l'ONU pour l'Afrique

M. K. RIAD, Représentant de la Commission

Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne — Parties aux Accords de Bratislava

M. B. FÁBRY, Secrétaire de la Conférence

Union Internationale des Télécommunications

M. R. PETIT, Président du Comité International
d'Enregistrement des Fréquences

Organisation Météorologique Mondiale

M. Z. OZORAI, Représentant de l'OMM

Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime

M. J. QUEGUINER, Secrétaire général adjoint

Remarque: Seules les délégations officielles figu-
rent dans la liste des participants. Plus de
250 personnes ont assisté à la séance solen-
nelle de la Session jubilaire.

Organisation Internationale du Travail

M. G. PERRIN, Représentant de l'OIT

Institut International pour l'Unification du Droit Privé

M. Gy. EÖRSI, Représentant de l'UNIDROIT

Organisation Internationale de Normalisation

M. J. OLAJOS, Représentant de l'ISO

Société Internationale de Limnologie

M. R. LIEPOLT, Président du Groupe de travail
des recherches sur le Danube

Commission de l'Oder

M. M. MILKOWSKI, Représentant de la Commis-
sion
M. M. KITTA, Conseiller
M. J. BURKA, Conseiller

Société Rhin-Main-Danube S. A.

M. R. KUHN, Vice-Président de la Société Rhin-
Main-Danube S. A.

MANIFESTATIONS ORGANISÉES A L'OCCASION DE
LA SESSION JUBILAIRE DE LA
COMMISSION DU DANUBE

I. VISITE CHEZ LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE

Le Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise, M. J. FOCK, a reçu au Parlement, le 24 mars 1973, le Président, le Vice-Président et le Secrétaire de la Commission Danube, les chefs des délégations des pays parties à la Convention relative au régime

de la navigation sur le Danube et le Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube.

Au cours de l'entretien qui s'est déroulé dans une ambiance amicale ont été traitées des questions relatives à la navigation danubienne, aux perspectives de son développement, et à l'activité de la Commission du Danube.





II. VISITE A LA COMMISSION DU DANUBE

Le 24 mars 1973, les chefs des délégations gouvernementales et les représentants des organisations internationales ont rendu visite à la Commission du Danube. Ils ont été reçus par le Président, le Vice-Président et le Secrétaire de la Commission.

Les Représentants des pays membres de la Commission du Danube et les membres des délégations gouvernementales ont également pris part à cette rencontre.

La Direction de la Commission du Danube et les chefs des délégations gouvernementales ont eu un entretien amical au sujet des travaux de la Commission du Danube, de son rôle et de son influence sur le développement de la navigation sur le Danube, ainsi qu'au sujet de la participa-

tion des pays danubiens aux travaux de la Commission du Danube.

Au cours de cette visite, le chef de la délégation de l'Union Soviétique, M. V. I. Tihonov a transmis à la Commission du Danube un modèle du navire «**Capitaine Kouchnarenko**» en souvenir de cette date jubilaire.

Le chef de la délégation de la République d'Autriche, M. E. Frühbauer, a communiqué que le modèle du bateau à passagers danubien «Volga» serait envoyé à la Commission du Danube.

Le Président de la Commission du Danube, M. I. Cotoș a remercié chaleureusement, au nom, de la Direction de la Commission, les chefs des délégations de l'Union Soviétique et de l'Autriche pour les cadeaux offerts en souvenir de ce jubilé.



La salle des séances au siège de la Commission du Danube

Modèle du navire «Capitaine Kouchnarenko»



III. EXPOSITION AU MUSÉE DES TRANSPORTS DE BUDAPEST

En l'honneur de 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et de la Session jubilaire de la Commission du Danube, le Ministère des Transports et des Communications de la République Populaire Hongroise a organisé au Musée des Transports une exposition dont le thème était « Le Danube, notre voie d'eau internationale ».

L'exposition a été ouverte par le Ministre des Transports et des Communications de la RPH, M. Gy. Csanádi.

Dans son discours, M. Gy. Csanádi a souligné que le but de cette exposition était de montrer le développement historique de la navigation

danubienne, les succès atteints par les pays danubiens dans la mise en application des dispositions de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, de montrer aussi l'activité de la Commission du Danube et les ouvrages publiés par elle, et de souligner le caractère international de la voie navigable danubienne.

Les participants à la Session jubilaire ont été salués par le Directeur général du Musée, M. B. Czére.

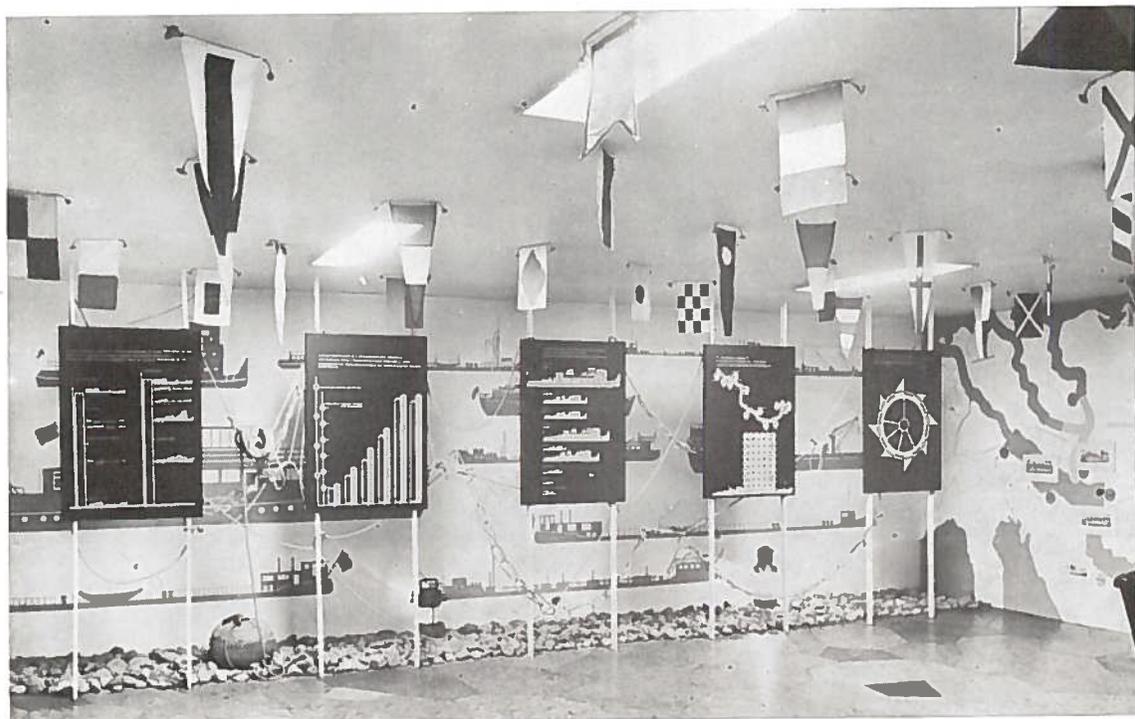
Les participants à la Session jubilaire ont ensuite visité l'intéressante exposition et en ont relevé la bonne organisation.

Ouverture de l'exposition





Une des salles de l'exposition



IV. CONFÉRENCE DE PRESSE

A l'occasion de la Session jubilaire de la Commission du Danube, le 21 mars 1973 s'est tenue au siège de la Commission une conférence de presse pour les journalistes accrédités en République Populaire Hongroise, les représentants de la Radio et de la Télévision. Le Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube, M. Gy. Fekete, a informé la conférence de presse sur l'application de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, sur la

composition et l'organisation de la Commission du Danube, sur les travaux qu'elle a effectués depuis son existence, sur les perspectives qui s'ouvrent devant la Commission, et au sujet de la Session jubilaire qui doit s'ouvrir prochainement. Au cours de la conférence de presse M. Fekete a répondu à toute une série de questions posées par les journalistes et a invité ces derniers à assister à la séance solennelle de la Session jubilaire.

Allocution du Directeur du Secrétariat à la conférence de presse



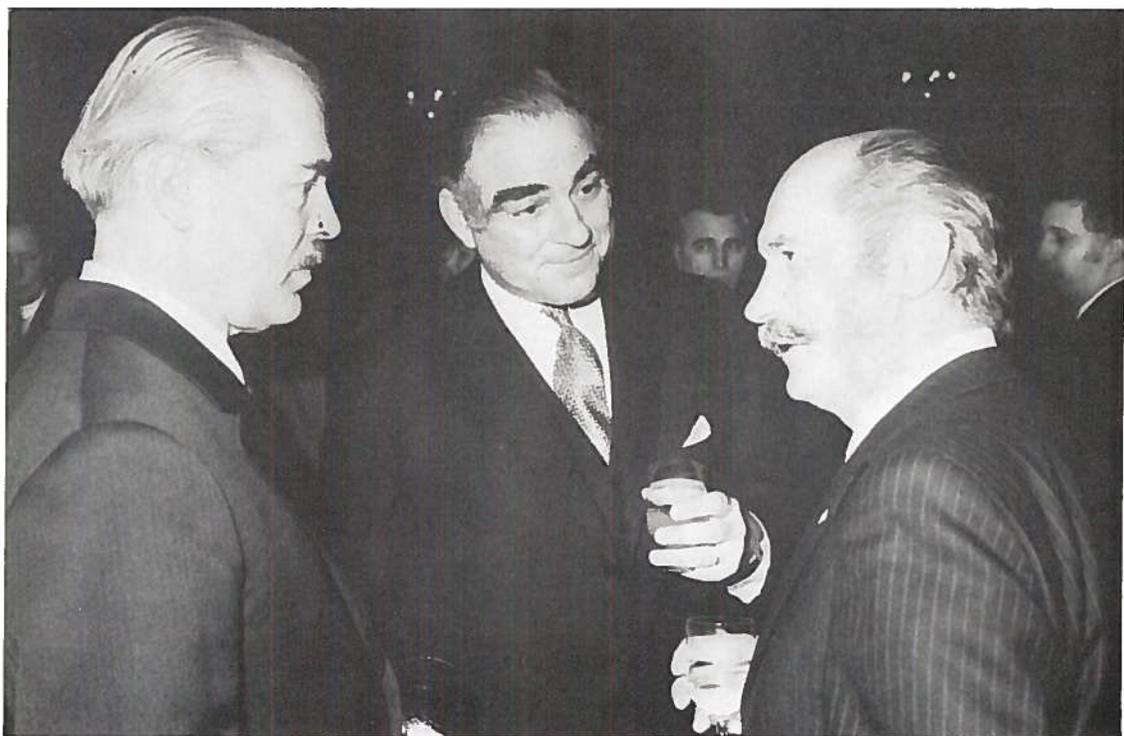
V. RÉCEPTION AU PARLEMENT, DÉJEUNER AU RESTAURANT « GELLÉRT », SPECTACLE A L'OPÉRA

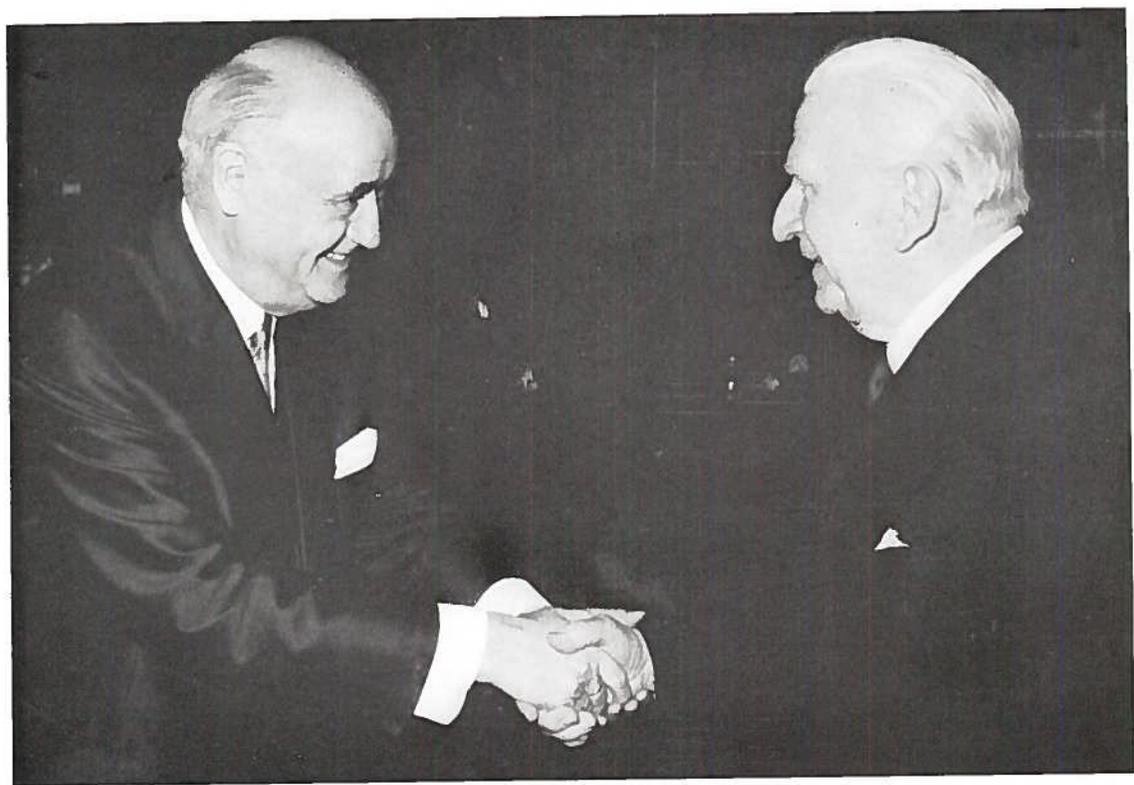
Au nom du Gouvernement de la République Populaire Hongroise, le 23 mars 1973 le Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise, M. M. Timár, a donné, au Parlement, une réception en l'honneur des participants à la Session jubilaire de la Commission du Danube.

Le 24 mars 1973, la Direction de la Commission du Danube a offert au restaurant « Gellért » un déjeuner auquel ont été invités les participants de la Session jubilaire.

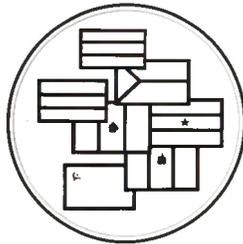
Le même jour, au soir, ils ont été invités à un spectacle de ballets à l'Opéra Erkel.







VI. EMISSION D'UNE MÉDAILLE ET D'INSIGNES JUBILAIRES. CACHET



A l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la Commission du Danube a fait frapper une médaille et des insignes jubilaires.

La médaille est en bronze et dorée, avec sur la face une ancre et les années 1948—1973, et en bordure l'inscription « Commission du Danube—Дунайская Комиссия. » Le revers de la médaille représente les drapeaux des pays membres de la Commission du Danube.



Cet insigne, qui reproduit la face de la médaille (l'ancre et les années), a été émis en souvenir de la participation à la Session jubilaire de la Commission du Danube.



Ce petit insigne indique l'appartenance au cercle des personnes en liaison étroite avec la navigation danubienne et l'activité de la Commission du Danube.



**25 ÉVES A DUNAI
H A J O Z A S I
BUDAPEST
1973
I KONVENCIÓ III. 24.**

Cachets postaux apposés sur les timbres le 23 mars à l'occasion de la séance solennelle de la Session jubilaire et le 24 mars, jour de l'ouverture de l'Exposition au Musée des Transports.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les 23 et 24 mars 1973, s'est tenue à Budapest, au siège de l'Académie des Sciences de Hongrie, la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

A la Session jubilaire ont participé: le Ministre fédéral des Transports de la République d'Autriche, E. Frühbauer; le Vice-Ministre des Transports de la République Populaire de Bulgarie, L. Koutchoukov; le Ministre des Transports et des Communications de la République Populaire Hongroise, Gy. Csanádi; le Vice-Ministre des Transports et Télécommunications de la République Socialiste de Roumanie, M. Măroiu; le Premier Vice-Ministre de la Flotte maritime de l'URSS, V. I. Tihonov; le Ministre fédéral des Transports de la République Socialiste Tchécoslovaque, S. Šutka; le Secrétaire fédéral aux Transports et Communications de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, B. Popov; le Vice-Ministre des Affaires Étrangères de la République Socialiste Soviétique d'Ukraine, V. A. Kravetz; ainsi que les représentants et les délégations des pays membres de la Commission du Danube.

Ont participé à la Session jubilaire en qualité d'hôtes, les représentants de l'Administration fluviale des Portes de Fer, de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka — Gönyü, du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et de la Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne — Parties aux Accords de Bratislava.

Ont également assisté à la Session des représentants de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, du Conseil d'Assistance économique mutuelle, de la Division des Transports de l'ONU, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, de l'Union internationale des Télécommunications, de la Commission économique pour l'Afrique de l'ONU, de l'Organisation Météorologique Mondiale, de l'Organisation intergouvernementale consultative de la Navigation maritime, de l'Organisation internationale du Travail, de l'Institut international pour l'Unification du Droit Privé, de la Société internationale de Limnologie, de l'Organisation internationale de Normalisation, de la Commission de l'Oder, de la Société Rhin-Main-Danube S. A., et d'autres organisations internationales.

La Session a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, I. Cotoç, qui a salué les participants et ensuite présidé la session.

Le rapport sur le 25^{ème} anniversaire de la Convention relative au régime la navigation sur le Danube et de l'activité de la Commission du Danube a été présenté par le Secrétaire de la Commission, V. I. Pavlov.

Le Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise, M. Timár a salué les participants à la Session au nom du Gouvernement de la RPH.

A la Session ont pris la parole les chefs des délégations gouvernementales des pays parties à la Convention et les représentants des organisations internationales.

Le chef de la délégation de l'Union Soviétique a transmis aux participants de la Session jubilaire le message du Président du Conseil des Ministres de l'URSS, A. N. Kossiguine, qui a été accueilli avec grand intérêt.

Le rapport du Secrétaire de la Commission et les allocutions prononcées à la session ont souligné la grande importance de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et le rôle positif de la Commission du Danube dans le développement qu'a connu la navigation sur cette voie d'eau internationale au cours des 25 années écoulées.

Il a été également relevé que l'activité des participants à la Convention et l'esprit de compréhension mutuelle établi à la Commission du Danube constituent un apport positif à la cause du développement de la coopération économique paneuropéenne et de l'amélioration des relations de bon voisinage en Europe.

Le 24 mars, le Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise, J. Fock, a reçu le Président, le Vice-Président, et le Secrétaire de la Commission du Danube, les chefs des délégations des pays parties à la Convention et le Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube, et a eu avec eux un entretien qui s'est déroulé dans une ambiance amicale.

Les chefs des délégations gouvernementales et les représentants des organisations internationales ont, le 24 mars, rendu visite à la Commission du Danube où a eu lieu un entretien amical avec la Direction de la Commission du Danube.

Le chef de la délégation de l'Union Soviétique,

V. I. Tihonov, a transmis à la Commission du Danube le modèle du navire « Capitaine Kouchnarenko », et le chef de la délégation de l'Autriche E. Frühbauer, le modèle du bateau à passagers danubien « VOLGA ».

Au nom du Président, du Vice-Président et du Secrétaire de la Commission du Danube, un déjeuner a été offert aux participants à la Session jubilaire.

En l'honneur de l'anniversaire jubilaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, une exposition a été organisée au Musée des Transports de la République Populaire Hongroise sur le thème « Le Danube, notre voie d'eau internationale ».

Le Gouvernement de la République Populaire Hongroise a offert une réception en l'honneur des participants à la Session jubilaire.

LA COMMISSION DU DANUBE

Les représentants des pays membres de la Commission du Danube



M. S. STANOEV
(Bulgarie)
Vice-président de la CD



M. I. COTOT
(Roumanie)
Président de la CD



M. V. I. PAVLOV
(Union Soviétique)
Secrétaire de la CD



M. F. FRÖLICHSTHAL
(Autriche)



M. M. BARITY
(Hongrie)



M. F. DVORSKY
(Tchécoslovaquie)



M. Dj. JOVIĆ
(Yougoslavie)

**Secrétariat de la Commission du Danube
(fonctionnaires inscrits au tableau du personnel)**



M. A. NOVAKOVIĆ

Directeur adjoint –
– chef de la Section
technique



M. GY. FEKETE

Directeur



M. GH. SECARIN

Directeur adjoint –
chef de la Section
administrative

Section technique



M. A. AFANASSIEV

Conseiller
pour les questions
hydrométéorologiques



M. J. KELLE

Conseiller
pour les questions
nautiques



M. J. VINCENT

Conseiller
pour les questions
hydrotechniques



M. S. HRISTANOV

Conseiller
pour les questions
statistiques



M. P. BĂLAN

Ingénieur en chef
hydrotechnicien



M. F. WOLFZETTEL

Ingénieur en chef
pour les questions
nautiques

Section administrative



M. A. MAKEEV
Conseiller
pour les questions
des éditions



M. D. KARABATAKOV
Conseiller pour les
questions juridiques et
administratives



Mme C. PEISZ
Correcteur-
sténodactylographe
pour la langue française



Mme F. LÉDERER
Interprète en chef



Mme V. RIJENKOVA
Correcteur-
sténodactylographe
pour la langue russe

Comptabilité



M. E. CHRIST
Chef-comptable



Mme N. MALEK
Caissière

ANNEXES

MESSAGE

**du Président du Conseil des Ministres de l'URSS,
Monsieur A. N. Kossiguine, adressé aux participants de la Session
jubilaire de la Commission du Danube**

Au nom du Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, je salue les participants de la Session jubilaire de la Commission du Danube, consacrée au 25^{ème} anniversaire de la signature, à Belgrade, de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Le quart de siècle qui vient de s'écouler a confirmé la viabilité des principes de la Convention de Belgrade, qui a fixé que le droit de régler la navigation sur cette importante voie d'eau européenne appartient aux Etats riverains.

L'activité de la Commission du Danube, créée en vertu de la Convention, contribue dans une large mesure au développement de la navigation danubienne, à la mise en valeur rationnelle du Danube dans l'intérêt de l'extension des relations économiques entre les pays européens.

La riche expérience acquise par la Commission et l'esprit de compréhension qui règne au sein de cette Organisation sont le gage de ce qu'à l'avenir également elle fera un apport important à la cause du développement de la coopération à l'échelle européenne et de l'amélioration des relations de bon voisinage en Europe.

Le Gouvernement soviétique qui intervient en faveur du développement des relations amicales entre tous les pays et tous les peuples, soutient entièrement les efforts de la Commission du Danube visant à l'accomplissement des tâches qui se posent devant elle et lui souhaite de grands succès dans ses entreprises.

Signé: A. KOSSIGUINE
Président du Conseil des Ministres
de l'URSS

Юбилейной сессии Дунайской комиссии, посвященной 25-летию подписания конвенции о режиме судоходства на Дунае

г. БУДАПЕШТ

От имени правительства Союза Советских Социалистических Республик приветствую участников юбилейной сессии Дунайской комиссии, посвященной 25-летию подписания в Белграде конвенции о режиме судоходства на Дунае.

Истекшие четверть века подтвердили жизненность принципов Белградской конвенции, утвердившей за прибрежными государствами право регулирования судоходства на этой великой европейской водной магистрали.

Деятельность Дунайской комиссии, созданной в соответствии с конвенцией, во многом способствует развитию дунайского судоходства и рациональному использованию Дуная в интересах расширения экономических связей между европейскими странами.

Богатый опыт, накопленный комиссией, и установившийся в ней дух взаимопонимания являются залогом того, что она и в будущем будет вносить весомый вклад в дело развития общеевропейского экономического сотрудничества и улучшения добрососедских отношений в Европе.

Советское правительство, выступающее за развитие дружественных связей между всеми странами и народами, всецело поддерживает усилия Дунайской комиссии, направленные на осуществление стоящих перед нею задач, и желает ей успехов.

А. Косыгин
А. КОСЫГИН

Председатель Совета
Министров СССР

**Extrait du Protocole de la Conférence des Directeurs
des Entreprises de navigation danubienne Parties aux
Accords de Bratislava, tenue à Siófok (RPH)
du 9 au 16 septembre 1973**

Après avoir écouté l'information sur l'activité de la Commission du Danube, et en connexion avec le 25^{ème} anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la Conférence des directeurs des entreprises de navigation Parties aux Accords de Bratislava relève le travail efficace et considérable que la Commission du Danube, de concert avec les autorités compétentes des pays danubiens, a effectué dans l'intérêt de l'amélioration des conditions de la navigation sur cette importante et grande voie d'eau d'Europe. Les entreprises de navigation apprécient hautement tant les résultats que la Commission du Danube a obtenus que les efforts qu'elle déploie pour aboutir à des solutions unanimes sur de nombreuses questions d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique, juridique et autres, liées aux conditions de la navigation sur le Danube, ainsi que pour resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays. La Conférence des directeurs a décidé d'envoyer à la Direction de la Commission du Danube en cette année jubilaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, le présent extrait de son procès-verbal muni des signatures des directeurs de toutes les Entreprises de navigation Parties aux Accords de Bratislava.

(G. WURMBÖCK — DDSG)

(L. BOTEV — BRP)

(I. KOVÁCS — MAHART)

(I. SIMIONESCU — NAVROM)

(V. PILIAEV — SDP)

(G. WESSOLY — BL)

(O. LUBY — ČSPD)

(M. ARBUTINA — JRB)

(F. MALIĆ — DL)

Liste des principales publications de la Commission du Danube

Procès-verbaux des sessions de la Commission du Danube:

Sessions ordinaires — Tomes 1 à 31.

Session extraordinaire.

Cartes de pilotage du Danube:

- Du port de Regensburg (km 2379) à l'écluse de Kachlet (km 2230,5) (Edition 1958)
- De l'écluse de Kachlet (km 2231) à l'écluse Ybbs-Persenbeug (km 2060) (Edition 1966)
- Section de Wallsee (km 2115—2090) (Edition 1968)
- De l'écluse d'Ybbs-Persenbeug (km 2060) à Devin (km 1880) (Edition 1967)
- De Devin (km 1880) à Szob (km 1707) (Edition 1965)
- De Szob (km 1707) à Dunaföldvár (km 1561) (Edition 1965)
- De Dunaföldvár (km 1561) à la frontière hungaro-yougoslave (km 1433) (Edition 1965)
- De la frontière hungaro-yougoslave (km 1433) à Slankamen (km 1214) (Edition 1967)
- De Turnu Severin (km 931) à Lom (km 743) (Edition 1968)
- De Lom (km 743) à Silistra (km 375) (Edition 1970)
- De Silistra (km 375) à Sulina (km 0) (Edition 1971)

Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur du Danube:

- Du port de Regensburg (km 2379,2) à la frontière germano-autrichienne sur la rive gauche (km 2201, 77) (Ed. 1962)
- Du km 2201, 77 au km 1880,26 (Edition 1961)
- Du port de Devin (km 1880) au km 1433 (Edition 1960)
- De la frontière hungaro-yougoslave sur la rive gauche (km 1433) à Vince sur la rive droite (km 1048) (Edition 1960)
- De Turnu Severin (km 931) à Sulina (km 0) (Edition 1960)

Routiers — Descriptions nautiques du Danube:

- De l'embouchure de la Morava (km 1880) à Szob (km 1707) (Edition 1953)
- De Szob (km 1707) à Dunaföldvár (km 1561) (Edition 1953)
- De Dunaföldvár (km 1561) à Mohács (km 1448) (Edition 1953)
- Du km 1433 au port de Bačka-Palanka (km 1298) (Edition 1953)
- Du port de Bačka-Palanka (km 1298) à l'embouchure de la Sava (km 1171) (Edition 1953)
- De l'embouchure de la Sava (km 1171) au port de Moldova Veche (km 1048) (Edition 1953)
- Du port de Moldova Veche (km 1048) à Turnu Severin sur la rive gauche (km 931) et de Vince (km 1048) à Kostol sur la rive droite (km 931) (Edition 1953)
- De Turnu Severin (km 931) au port de Corabia (km 630) (Edition 1953)
- Du port de Corabia (km 630) au port de Cernavoda (km 300) (Edition 1953)
- Du port de Cernavoda (km 300) au port de Sulina (km 0) (Edition 1953)

Routier du Danube (Edition 1966)

Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et Recommandations spéciales portant sur l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des Etats danubiens (Edition 1968)

Commentaires à quelques articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (Edition 1973)

Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube (Edition 1969)

Stations de signalisation sur le Danube (Edition 1968)

Description du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (Edition 1953)

Système de balisage uniforme sur le Danube (Edition 1963)

Indicateur kilométrique du Danube (Edition 1958)

Guide des bateliers — Premier tome — Indicateur kilométrique du Danube (Edition 1971)

Album des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube du port de Regensburg au port de Sulina (Edition 1958)

Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube (Edition 1965)

Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube et Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube (Edition 1971)

Recommandations relatives au service des bâtiments sans équipage et Recommandations relatives aux conditions techniques que doivent satisfaire dans les ports, dans les rades et aux quais les aires de stationnement destinées aux convois poussés (Edition 1973)

Recommandations relatives au service des radiocommunications sur le Danube (Edition 1973)

Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube (Edition 1971)

Carte générale du bassin du Danube (Edition 1957)

Carte générale du Danube (Edition 1972)

Recommandations relatives à la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage (Edition 1972)

Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube (km 2379,3-0):

— publication annuelle: de 1961 à 1972

Profil en long du Danube de Regensburg à Sulina (Edition 1963)

Profil en long du Danube de Ulm à Sulina (Edition 1968)

Rapport sur le régime des glaces du Danube (Edition 1967)

Album des ponts (Description du passage des bâtiments sous les ponts situés sur le Danube (Edition 1967)

Annexe à l'Album des ponts sur le Danube (Edition 1971)

Album des courbes du Danube (Edition 1973)

Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube (Edition 1959)

Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Edition 1963)

Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (Edition 1968)

Fiches des seuils sur le Danube:

— publication annuelle: de 1961 à 1972

Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechnique et autres sur le Danube (Edition 1969)

Ouvrage de référence hydrologique du Danube de Devin à Sulina (km 1880-0) (Edition 1954)

Ouvrage de référence hydrologique du Danube pour la période 1921—1960 (Edition 1965)

Détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube (Edition 1966)

Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube (1957)

Information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie (Edition 1965)

Recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube (Edition 1965)

Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube (Edition 1954)

Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube (Edition 1971)

Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données sur les débits d'eau dans la période de 1941 à 1970 (Edition 1971)

Annuaire hydrologique du Danube:
— publication annuelle : de 1953 à 1972

Bulletin statistique de la Commission du Danube (trafic-marchandises sur le Danube):
— 1950—1955, 1955—1958, 1959, 1960, 1961

Annuaire statistique de la Commission du Danube:
— publication annuelle: de 1962 à 1972

Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période de 1950 à 1961 (Edition 1965)

Recueil des documents statistiques (Edition 1968)

Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969 (Edition 1970)

Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948)

Règles de procédure de la Commission du Danube et autres documents d'organisation de la Commission du Danube (Règles de procédure de la Commission du Danube — Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement — Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et son Annexe: Description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et des qualifications professionnelles requises — Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube — Liste des employés non inscrits au tableau de personnel du Secrétariat de la Commission du Danube) (Edition 1971)

Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube — Première partie — Règles de navigation (en vigueur jusqu'au 1^{er} avril 1970) (Edition 1961)

Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube (Edition 1959)

Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube (Edition 1964)

Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube (Edition 1962)

Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube (Edition 1958)

Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube (Edition 1964)

Recueil des droits en vigueur perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube (droits de port, particuliers et autres) (Edition 1959)

Brochure sur l'activité de la Commission du Danube (Edition 1973)

Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin—Main—Danube et Danube—Oder—Elbe

(Adoptée à la XXX^e session de la Commission du Danube doc. CD/SES 30/26)

Questions nautiques

1. Comparaison des règles et des règlements portant sur la navigation, appliqués sur le Danube, sur le Rhin et sur les liaisons des voies navigables, ayant en vue une unification éventuelle de ces règles et règlements dans le cadre international approprié.
2. Etude des questions en rapport avec l'unification éventuelle, dans le cadre international approprié, des recommandations portant sur le service des radiocommunications, l'exploitation des appareils-radar des bâtiments, le mode de balisage du chenal à l'aide de réflecteurs-radar, l'utilisation de codes pour la navigation fluviale, etc.
3. Etude, du point de vue de la sécurité de la navigation, des questions de la mise en application de nouvelles méthodes et de nouveaux moyens techniques de conduite des bâtiments.
4. Etude des questions portant sur la nécessité de perfectionner les conditions de la navigation et les moyens de balisage du chenal, ayant en vue la mise en exploitation éventuelle de nouveaux types de bâtiments.
5. Etude des conditions de délivrance des documents donnant droit de conduire un bâtiment sur certaines sections de la voie navigable, et examen de la question de leur reconnaissance réciproque dans le cadre international approprié.
6. Comparaison des méthodes d'enquête sur les avaries et d'évaluation des dommages causés par les bâtiments.

Questions hydrotechniques

7. Comparaison de la méthode de détermination des caractéristiques hydrotechniques et nautiques du chenal navigable, y compris la comparaison des données (pourcentages) de la fréquence de l'ENR et du HNN.
8. Comparaison des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres installations sur les voies navigables.

9. Etude de la durée annuelle de la saison de navigation sur les voies navigables.

Questions hydrométéorologiques

10. Comparaison des caractéristiques générales du service de données hydrométéorologiques pour les besoins de la navigation réalisé sur les voies navigables, afin d'examiner les possibilités de l'unification des documents réglant ces activités, ainsi que de l'échange d'informations hydrométéorologiques.
11. Etude de la question de la mise à la disposition des bateliers de bulletins et informations hydrométéorologiques, et examen de la possibilité de publier des prévisions de niveau unifiées.

Questions statistiques et économiques

12. Etude des méthodologies de relevé statistique appliquées sur les voies navigables, ainsi que des définitions des termes utilisés, en vue de leur rapprochement éventuel pour aboutir à une meilleure comparabilité des données à publier.
13. Synthèse des informations sur les droits perçus sur les bâtiments naviguant sur les voies navigables.
14. Synthèse des informations sur le mouvement des marchandises sur les voies navigables.

Questions juridiques

15. Recueillir et diffuser, à titre d'information, aux pays danubiens les documents juridiques fondamentaux ayant une importance pratique pour la navigation sur le Rhin, le Main, le Canal Main-Danube, l'Oder et l'Elbe.
16. Synthèse des informations liées aux règles des surveillances sanitaire, vétérinaire, phytosanitaire et douanière, aux prestations médicales fournies aux équipages.

CONVENTION
RELATIVE AU RÉGIME DE LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE

L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, la République Populaire de Bulgarie, la République de Hongrie, la République Populaire Roumaine, la République Soviétique Socialiste d'Ukraine, la République Tchèque et la République Fédérative Populaire de Yougoslavie,

Prenant en considération la décision du Conseil des Ministres des Affaires Etrangères du 12 décembre 1946 de convoquer une Conférence de Représentants des Etats mentionnés dans cette décision, en vue d'établir une nouvelle Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et

Désireux d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer le liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays,

Ont décidé de conclure une Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et ont, à ces fins, désigné les Plénipotentiaires soussignés, lesquels, après présentation de leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

CHAPITRE I.

DISPOSITIONS GENERALES.

Article 1.

La navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les taxes sur la navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale. Les dispositions ci-dessus ne seront pas applicables au trafic entre les ports d'un même Etat.

Article 2.

Le régime établi par la présente Convention s'applique 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.

Article 3.

Les Etats danubiens s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et en ce qui concerne les secteurs appropriés pour les bâtiments de mer, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de navigation, et à ne pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube. Les Etats danubiens se consulteront sur les matières indiquées dans le présent article avec la Commission du Danube (art. 5 ci-après).

Les Etats riverains auront le droit d'entreprendre dans les limites de leurs frontières respectives les travaux qui pourraient être nécessités par des circonstances imprévues et urgentes et auraient pour but d'assurer les besoins de la navigation. Les Etats devront toutefois aviser la Commission des raisons qui ont motivé ces travaux et lui en fournir une description sommaire.

Article 4.

Dans le cas où un Etat danubien ne serait pas en mesure d'entreprendre lui-même les travaux qui sont de sa compétence territoriale et qui

sont nécessaires pour assurer la navigation normale, cet Etat sera tenu de les laisser exécuter par la Commission du Danube (art. 5) dans les conditions qu'elle déterminera et sans qu'elle puisse en confier l'exécution à un autre Etat, sauf en ce qui concerne les parties de la voie fluviale formant frontière d'un tel Etat. Dans ce dernier cas, la Commission déterminera les modalités de l'exécution de ces travaux.

Les Etats danubiens s'engagent à prêter à la Commission ou à l'Etat exécutant toute forme de concours à l'exécution desdits travaux.

CHAPITRE II.

DISPOSITIONS RELATIVES A L'ORGANISATION.

Section I.

Commission du Danube.

Article 5.

Il est établi une Commission du Danube, désignée ci-après sous le nom de « Commission »; elle est composée de représentants des pays danubiens, un pour chacun de ces pays.

Article 6.

La Commission choisit parmi ses membres son président, son vice-président et son secrétaire qui sont élus pour une période de trois ans.

Article 7.

La Commission fixe les termes de ses sessions et établit son règlement intérieur.

La première réunion de la Commission sera tenue dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 8.

La compétence de la Commission s'étend au Danube tel qu'il est défini à l'article 2.

Il entre dans les attributions de la Commission :
a) de veiller à l'exécution des dispositions de la présente Convention;

b) de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales (art. 20 et 21), le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, ainsi que d'établir l'évaluation générale des dépenses concernant ces travaux;

c) d'exécuter des travaux, dans les cas prévus à l'article 4;

d) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Etats danubiens au sujet de l'exécution des travaux visés au paragraphe «b» du présent article, en tenant compte des intérêts techniques et économiques, des plans et des possibilités des Etats respectifs;

e) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Administrations fluviales spéciales (art. 20 et 21) et de procéder à un échange d'informations avec ces Administrations;

f) d'établir sur tout le parcours, navigable du Danube un système uniforme d'aménagement des voies navigables et de fixer, compte tenu des conditions spécifiques de tel ou tel secteur, les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage;

g) d'unifier les règles de la surveillance fluviale;

h) de coordonner l'activité des services hydro-météorologiques sur le Danube, de publier un bulletin hydrologique unique et des prévisions hydrologiques de courte et de longue durée pour le Danube;

i) de rassembler les données statistiques relatives à la navigation sur le Danube, pour autant qu'il s'agit de questions qui sont de la compétence de la Commission;

j) de faire publier, pour les besoins de la navigation, des ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation et des atlas;

k) de préparer et d'approuver le budget de la Commission, ainsi que d'établir et de percevoir les taxes prévues à l'article 10.

Article 9.

Pour s'acquitter des tâches visées à l'article précédent, la Commission dispose d'un Secrétariat et des services nécessaires dont le personnel est recruté parmi les citoyens des Etats danubiens.

Il appartient à la Commission elle-même d'organiser son Secrétariat et ses services.

Article 10.

La Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de tous ses membres. Le budget doit prévoir les dépenses nécessaires à l'entretien de la Commission et de son appareil; ces dépenses seront couvertes au moyen d'annuités versées par les Etats danubiens, à raison d'un montant égal pour chacun d'eux.

Pour faire face aux frais des travaux spéciaux, exécutés en vue d'assurer ou d'améliorer les conditions de navigabilité, la Commission pourra établir des taxes spéciales.

Article 11.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des membres présents, sauf dans les cas spécialement prévus par la présente Convention (art. 10, 12 et 13).

Le quorum de la Commission est de cinq membres.

Article 12.

Les décisions de la Commission relatives aux questions prévues par les paragraphes b), c), f), g) de l'article 8 doivent être prises à la majorité des voix de tous les membres, sans toutefois majoriser l'Etat sur le territoire duquel les travaux doivent être exécutés.

Article 13.

La Commission a son siège à Galatz.

Elle peut toutefois, par une décision prise à la majorité des voix de tous ses membres, changer le lieu de son siège.

Article 14.

La Commission jouit de la personnalité juridique conformément à la législation de l'Etat du lieu de son siège.

Article 15.

Le français et le russe sont les langues officielles de la Commission.

Article 16.

Les membres de la Commission et les fonctionnaires mandatés par elle jouissent de l'immunité diplomatique. Les locaux officiels, les archives et les documents de toute espèce appartenant à la Commission sont inviolables.

Article 17.

Les fonctionnaires de la Commission munis de pouvoirs appropriés informeront les autorités compétentes des Etats danubiens des infractions aux règlements de navigation, aux mesures sanitaires et à la surveillance fluviale dont la Commission aurait pris connaissance. Les autorités compétentes seront tenues, à leur tour, d'informer la Commission des mesures prises au sujet des infractions notifiées et mentionnées ci-dessus.

Article 18.

La Commission a son sceau; elle a également son pavillon qu'elle a le droit d'arborer sur ses locaux officiels et ses bateaux.

Article 19.

Les Etats danubiens sont tenus de prêter à la Commission, ainsi qu'à ses fonctionnaires et son personnel le concours nécessaire à l'exécution des tâches leur incombant en vertu de la présente Convention.

Ces fonctionnaires et ce personnel auront, dans l'exercice de leurs fonctions officielles, le droit de circuler librement sur le fleuve et dans les ports, dans les limites de la juridiction de la Commission, à condition de respecter la législation territoriale.

Section II.

Administrations fluviales spéciales.

Article 20.

Sur le Bas Danube (de l'embouchure du Canal de Soulina à Braïla inclusivement) il est établi une Administration fluviale spéciale en vue d'exécuter des travaux hydrotechniques et de

régler la navigation; elle est composée de représentants des Etats riverains adjacents (la République Populaire Roumaine et l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes).

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les Gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Galatz.

Article 21.

Sur le secteur des Portes de Fer (de Vince à Kostol sur la rive droite et de Moldova Veche à Turnu-Severin sur la rive gauche du Danube) il est établi une Administration fluviale spéciale des Portes de Fer; cette Administration est composée de représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie; elle a pour tâche d'exécuter des travaux hydrotechniques et de régler la navigation dans la zone indiquée.

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les Gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Orsova et à Tekija.

Article 22.

Les accords relatifs aux Administrations fluviales spéciales (ci-après désignées sous le nom d'«Administrations»), mentionnés aux articles 20 et 21, sont portés à la connaissance de la Commission.

CHAPITRE III.

REGIME DE LA NAVIGATION.

Section I.

Navigation.

Article 23.

La navigation sur le Bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations 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 les règles de navigation, les Etats danubiens et les Administrations tiennent compte des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube établies par la Commission.

Article 24.

Les bâtiments navigant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens respectifs, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des voyageurs et de s'approvisionner en combustible, se ravitailler etc.

Article 25.

Le trafic local des voyageurs et des marchandises et le trafic entre les ports d'un même Etat ne sont ouverts à un pavillon étranger que conformément à la réglementation nationale dudit Etat danubien.

Article 26.

Les règlements sanitaires et de police en vigueur sur le Danube sont appliqués sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bâtiments, de leur destination ou d'autres motifs.

Les fonctions de surveillance douanière, sanitaire et fluviale sur le Danube, sont remplies par les Etats danubiens; ceux-ci communiquent à la Commission les règlements qu'ils ont établis, afin que la Commission puisse contribuer à l'unification des règles de douane et des règles sanitaires et unifier les règles de la surveillance fluviale (art. 8. « g »).

Les règlements douaniers, sanitaires et de police doivent être de nature à ne pas entraver la navigation.

Article 27.

Lorsque les deux rives du Danube font partie du territoire d'un même Etat, cet Etat a le droit de mettre les marchandises en transit sous scellés sous la garde d'agents des douanes. Un tel Etat

a également le droit d'exiger du capitaine, de l'armateur ou du patron une déclaration écrite attestant seulement qu'il transporte ou qu'il ne transporte pas des marchandises dont l'importation est prohibée par l'Etat transité, sans avoir toutefois le droit d'en interdire le transit. Ces formalités ne pourront ni impliquer ou occasionner une visite de la cargaison, ni retarder le passage en transit. Le capitaine, l'armateur ou le patron qui aurait fait une fausse déclaration en sera responsable conformément aux lois de l'Etat auquel la déclaration aurait été faite.

Lorsque le Danube forme frontière entre deux Etats, les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises en transit sont exempts de toutes formalités douanières.

Article 28.

Les bâtiments affectés par les Etats danubiens au service de la surveillance (police) fluviale sont tenus d'arborer, en plus de leur pavillon national, un insigne distinctif et uniforme; leurs signalement et numéro doivent être portés à la connaissance de la Commission. Ces bâtiments, de même que ceux affectés au service des douanes des pays danubiens, peuvent naviguer sur le Danube uniquement à l'intérieur des frontières des pays dont le bâtiment bat le pavillon et au dehors desdites frontières qu'avec le consentement des Etats danubiens respectifs.

Article 29.

Les bâtiments navigant sur le Danube peuvent se servir des stations de TSF qui se trouvent à leur bord, ainsi que des moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans des buts de navigation.

Article 30.

La navigation sur le Danube est interdite aux bâtiments de guerre de tous les pays non-danubiens.

Les bâtiments de guerre des pays danubiens ne peuvent pas naviguer sur le Danube hors des frontières du pays dont le bâtiment bat le pavillon, sauf entente préalable entre les Etats danubiens intéressés.

Section II.

Service de pilotage.

Article 31.

Des corps de pilotes sont formés sur le Bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer; ils dépendent des Administrations respectives (art. 22).

Les règlements du service de pilotage sont établis par les Administrations conformément aux dispositions fondamentales concernant la navigation sur le Danube (art. 8 «f»), et doivent être portés à la connaissance de la Commission.

Article 32.

Le pilotage des bâtiments sur le Bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer est assuré par des pilotes faisant partie des corps de pilotes respectifs ou bien par des pilotes qui, ayant subi un examen auprès des services de l'Administration fluviale compétente, seraient autorisés par cette Administration à exercer le pilotage.

Article 33.

Le personnel des corps de pilotes est recruté parmi les citoyens des pays danubiens membres des Administrations respectives. Le mode de recrutement est établi par des accords spéciaux passés entre les membres ci-dessus mentionnés (art. 20 et 21) de ces Administrations.

CHAPITRE IV.

MODALITES DE COUVERTURE DES DEPENSES NECESSAIRES POUR ASSURER LA NAVIGATION.

Article 34.

Le financement des travaux hydrotechniques sur le Danube, exécutés par les pays danubiens, conformément à l'article 3 de la présente Convention, est assuré par les pays danubiens respectifs.

Le financement des travaux prévus à l'article 8 c) est assuré par la Commission.

Article 35.

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 prévus à l'article 34.

Article 36.

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 compris entre l'embouchure du Canal de Soulina et Braïla et entre Vince et Kostol sur la rive droite et entre Moldova Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche du Danube.

Les Administrations informent la Commission des taxes particulières qu'elles ont établies, ainsi que des modalités de leur perception.

Article 37.

Les sommes produites par les taxes spéciales, les droits de navigation et les taxes particulières perçus par la Commission, par les Etats danubiens et par les Administrations ne peuvent être une source de profit.

Article 38.

Les modalités de perception des taxes spéciales, des droits de navigation et des taxes particulières sont fixées par des instructions élaborées respectivement par la Commission, les Etats danubiens et les Administrations. Les instructions émanant des Etats danubiens et des Administrations sont concertées avec la Commission.

Les taxes et les droits sont calculés sur la jauge du bâtiment.

Article 39.

En ce qui concerne les parties du Danube formant frontière nationale, l'exécution des travaux et la répartition des dépenses encourues sont réglées par entente entre les Etats limitrophes respectifs.

Article 40.

Les droits de port sont perçus sur les bâtiments par les autorités des Etats danubiens respectifs. Aucune discrimination ne sera admise à cet égard en raison du pavillon des bâtiments, du point de leur départ ou de leur destination ou d'autres motifs.

Article 41.

Les bâtiments entrant dans les ports pour y charger ou décharger auront le droit de se servir des mécanismes de chargement et de déchargement, de l'outillage, des magasins, des terrains d'entrepôts etc., en vertu d'accords avec les services respectifs chargés du transport et de l'expédition.

Le montant des sommes à payer pour les services rendus sera établi sans aucune discrimination.

Les avantages accordés, conformément aux usages commerciaux, en raison du volume des travaux et de la nature des marchandises, ne seront pas considérés comme discrimination.

Article 42.

Les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises ne peuvent être frappés d'aucun droit du seul fait de leur transit.

Article 43.

Les tarifs des taxes de pilotage sur le Bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer sont établis par les Administrations respectives et communiqués à la Commission.

CHAPITRE V.

DISPOSITIONS FINALES.

Article 44.

Dans la présente Convention les termes «Etat danubien» ou «pays danubien» désignent un Etat dans le territoire duquel est comprise au moins une rive du Danube tel qu'il est défini à l'article 2.

Article 45.

Tout différend entre les Etats signataires de la présente Convention au sujet de l'application ou de l'interprétation de cette Convention qui n'aurait pas été réglé par voie de négociations directes sera, à la demande d'une des parties au différend, soumis à une commission de conciliation composée d'un représentant de chaque partie et d'un tiers membre désigné par le Président de la Commission du Danube parmi les citoyens d'un Etat qui n'est pas partie au différend et, dans le cas où le Président de la Commission serait citoyen d'un Etat partie au différend, par la Commission du Danube.

La décision de la commission de conciliation est définitive et obligatoire pour les parties au différend.

Article 46.

La présente Convention pourra être révisée sur la demande de la majorité des Etats signataires. Cette demande sera adressée au Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie qui convoquera, dans le plus bref délai, la réunion d'une Conférence à laquelle tous les Etats signataires seront invités à participer. Les dispositions révisées n'entreront en vigueur qu'après le dépôt des instruments de ratification de six des Etats signataires de la présente Convention.

Article 47.

La présente Convention, y compris les Annexes dont les textes français et russe font foi, devra être ratifiée et entrera en vigueur après le dépôt de six instruments de ratification. Les instruments de ratification seront déposés près le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, dans les archives duquel sera déposé l'exemplaire authentique de la présente Convention.

Le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie remettra à chacun des Etats signataires de la Convention une copie certifiée conforme. Il informera les Etats signataires de la Convention du dépôt des instruments de ratification au fur et à mesure de leur réception.

LISTE DES ANNEXES

Annexe I. De l'admission de l'Autriche au sein de
la Commission du Danube.

Annexe II. Du secteur Gabcikovo—Gönyü.

DE L'ADMISSION DE L'AUTRICHE
AU SEIN DE LA COMMISSION DU DANUBE.

Le Représentant de l'Autriche sera admis
dans la Commission du Danube après règle-
ment de la question du Traité avec l'Autriche.

2. La présente Annexe entrera en vigueur en
même temps que la Convention relative au régi-
me de la navigation sur le Danube et sera partie
intégrante de cette Convention.

DU SECTEUR GABCIKOVO—GÖNYÜ.

En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les conditions normales de navigation dans le secteur Gabcikovo—Gönyü (du km. 1821 au km. 1791), les Parties Contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'il est d'intérêt général de maintenir ce secteur en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents.

Par conséquent, il est convenu que la Commission du Danube discutera la question et décidera si, dans ce but, il serait approprié de créer une Administration fluviale spéciale semblable à celles

prévues aux articles 20 et 21 ou s'il serait suffisant d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 (alinéa 2) de la présente Convention.

Des dispositions analogues à l'article 20 de la présente Convention, dont cette Annexe est partie intégrante, s'appliqueront au cas où une Administration est établie.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés ont signé la présente Convention et y ont apposé les cachets.

Fait en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante-huit.

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES
SOVIETIQUES SOCIALISTES

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE
BULGARIE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE DE HONGRIE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE
ROUMAINE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE SOVIETIQUE
SOCIALISTE D'UKRAINE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE
POPULAIRE DE YOUGOSLAVIE

(Signature)

PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION RELATIVE AU REGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

SIGNE A BEOGRAD LE 18 AOUT 1948.

1. Il est constaté que le régime appliqué antérieurement à la navigation sur le Danube, ainsi que les actes qui prévoyaient l'établissement de ce régime et, en particulier, la Convention signée à Paris le 23 juillet 1921, ne sont plus en vigueur.

2. Tous les biens ayant appartenu à l'ancienne Commission Européenne du Danube sont transférés à l'Administration fluviale spéciale sur le Bas Danube créée conformément à l'article 20 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

3. Il est convenu que toutes les obligations de l'ancienne Commission Européenne du Danube concernant le remboursement des crédits qui lui ont été accordés par la Grande Bretagne, la France, la Russie et d'autres Etats sont considérées comme éteintes.

4. Les obligations de l'ancienne Commission

Internationale du Danube, de même que les obligations de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes, ainsi que les garanties y afférentes sont considérées comme éteintes.

5. Les biens non liquidés de l'ancienne Commission Internationale du Danube sont transférés à la Commission du Danube prévue à l'article 5 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole. La partie des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube, mise à la disposition de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes et tous les biens de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes sont transférés à l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer créée conformément à l'article 21 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

Fait en la ville de Beograd le 18 août mil neuf cent quarante-huit.

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES
SOVIETIQUES SOCIALISTES

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE
BULGARIE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE DE HONGRIE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE
ROUMAINE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE SOVIETIQUE
SOCIALISTE D'UKRAINE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE

(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE
POPULAIRE DE YOUGOSLAVIE

(Signature)

TABLE DES MATIERES

Page

Séance solennelle

Ouverture de la séance solennelle —

M. I. COTOȚ, Président de la Commission du Danube 10

INTERVENTIONS:

M. V. I. PAVLOV, Secrétaire de la Commission du Danube 12

M. M. TIMÁR, Vice-Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise.. 19

M. E. FRÜHBAUER, Ministre fédéral des Transports de la République d'Autriche 21

M. L. KOUTCHOUKOV, Vice-Ministre des Transports de la République Populaire de Bulgarie.. 23

M. GY. CSANÁDI, Ministre des Transports et des Communications de la République Popu-
Hongroise 25

M. M. MĂROIU, Vice-Ministre des Transports et des Télécommunications de la République
Socialiste de Roumanie 28

M. V. I. TIHONOV, Premier Vice-Ministre de la Flotte Maritime de l'Union des Républiques
Socialistes Soviétiques 30

M. V. A. KRAVETZ, Vice-Ministre des Affaires Etrangères de la République Socialiste Sovié-
tique d'Ukraine 32

M. S. ŠUTKA, Ministre fédéral des Transports de la République Socialiste Tchécoslovaque ... 33

M. B. POPOV, Secrétaire fédéral des Transports et des Communications de la République
Socialiste Fédérative de Yougoslavie 36

M. J. STANOVNIK, Secrétaire exécutif de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU 39

M. Z. VADÁSZ, Secrétaire adjoint du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle 41

M. K. RIAD, Représentant de la Commission Economique de l'ONU pour l'Afrique 42

M. B. FÁBRY, Représentant du Secrétariat temporaire de la Conférence des Directeurs des
Entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava 44

M. R. PETIT, Représentant de l'Union Internationale des Télécommunications 45

M. V. OZORAI, Représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale 47

M. J. QUEGUINER, Secrétaire Général adjoint de l'Organisation Intergouvernementale Con-
sultative de la Navigation Maritime 48

M. G. PERRIN, Représentant de l'Organisation Internationale du Travail 49

M. GY. EÖRSI, Représentant de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé 51

M. R. KUHN, Représentant de la Société Rhin-Main-Danube S. A. 53

M. R. LIEPOLT, Représentant de la Société Internationale de Limnologie 54

M. J. OLAJOS, Représentant de l'Organisation Internationale de Normalisation 55

M. M. MILKOWSKI, Représentant de la Commission de l'Oder 56

M. GY. FEKETE, Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube 58

Clôture de la séance solennelle —

M. I. COTOȚ, Président de la Commission du Danube 59

Manifestations organisées à l'occasion de la session jubilaire de la Commission du Danube

I: Visite chez le Président du Conseil des Ministres de la République Populaire Hongroise ...	64
II: Visite à la Commission du Danube	65
III: Exposition au Musée des Transports de Budapest	67
IV: Conférence de presse	69
V: Réception au Parlement, Déjeuner au restaurant «Gellért», Spectacle à l'Opéra	70
VI: Émission d'une médaille et d'insignes jubilaires. Cachet postal	73
Communiqué de presse	74
La Commission du Danube	77

Annexes

Texte et photocopie du message du Président du Conseil des Ministres de l'URSS M. A.N. Kossiguine, adressé aux participants de la Session jubilaire de la Commission du Danube ...	84
Extrait du Protocole de la Conférence des Directeurs des Entreprises de navigation danubienne Parties aux Accords de Bratislava	86
Liste des principales publications de la Commission du Danube	87
Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe	90
Convention relative au régime de la navigation sur le Danube	91

Felelős kiadó: Duna-Bizottság



74.2390 Athenaeum Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Soproni Béla vezérigazgató