

Протокол

Юбилейной сессии Дунайской Комиссии, посвященной
50-й годовщине подписания Конвенции о режиме
судоходства на Дунае

Procès-verbal

de la Session jubilaire de la Commission du Danube
consacrée au 50^{ème} anniversaire
de la signature de la Convention relative au régime
de la navigation sur le Danube



Будапешт - Budapest
1998

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

consacrée au 50^{ème} anniversaire
de la signature de la Convention relative au Régime
de la navigation sur le Danube

28 - 29 avril 1998

Budapest

La Session jubilaire de la Commission du Danube, consacrée au Cinquantième anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, s'est tenue les 28 et 29 avril 1998 à Budapest.

La principale manifestation de la Session jubilaire était la séance solennelle, à l'occasion de laquelle les orateurs ont tiré les conclusions de l'activité de la Commission du Danube sur la base de la Convention pendant les 50 années écoulées, tout en envisageant les voies d'élargissement de la coopération danubienne pour l'avenir, avec la participation de tous les pays danubiens.

En outre, dans le cadre de la Session jubilaire, les manifestations suivantes ont été organisées:

- Réception offerte au nom du gouvernement de la République de Hongrie - pays-siège de la Commission du Danube;
- Conférence de presse;
- Visite de l'exposition consacrée au jubilé de la Convention et organisée au Musée des transports de la République de Hongrie;
- Voyage à bord de bateaux à passagers à Čunovo (Slovaquie).

SEANCE SOLENNELLE
DE LA SESSION JUBILAIRE
DE LA COMMISSION DU DANUBE

La séance solennelle de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantième anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, s'est tenue le 28 avril 1998 au siège du Ministère des Affaires étrangères de la République de Hongrie.

La séance a été ouverte et conduite par le Président de la Commission du Danube, Mme Eva MITROVA. Dans son discours d'ouverture, elle a salué la délégation gouvernementale de la République de Hongrie - pays-siège de la Commission du Danube, les délégations gouvernementales des pays membres de la Commission du Danube et des autres pays danubiens, les Ambassadeurs de plusieurs pays accrédités à Budapest, les représentants des organisations internationales, les représentants des entreprises de navigation danubiennes, des organisations nationales et les autres invités. 200 personnes environ ont pris part à la séance solennelle.



Le présidium de la séance solennelle (de gauche à droite): MM. Hellmuth STRASSER, Directeur général du Secrétariat de la Commission du Danube, Petru CORDOS, Vice-président de la Commission du Danube, Mme Eva MITROVA, Président de la Commission du Danube et M. Felix Petrovitch BOGDANOV, Secrétaire de la Commission du Danube.



Vue de la salle de réunion





Mme Eva MITROVA
Le Président de la Commission du Danube

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Messieurs les délégués et distingués invités,
Mesdames et Messieurs,

Au nom de la direction de la Commission du Danube, permettez-moi de vous saluer cordialement à l'occasion de la séance solennelle de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantième de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

En fêtant l'anniversaire d'un demi siècle de la signature de la Convention, nous pouvons confirmer avec assurance que la Commission du Danube, créée en vertu de cette Convention, a dans la pratique, prouvé sa vitalité et acquis une reconnaissance internationale méritée. En renforçant son autorité internationale, elle s'est affirmée en tant que forum de la coopération internationale fructueuse.

En se guidant dans son travail des principes fondamentaux contenus dans le préambule de la Convention: "assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays", la Commission du Danube apporte une contribution inestimable à l'élargissement et au renforcement de la coopération danubienne, ainsi qu'à la création de conditions favorables au développement de la navigation danubienne.

L'accomplissement conséquent de cette tâche fondamentale est d'une utilité réciproque pour tous les pays intéressés, ce qui entraîne l'accroissement de l'intérêt de nombreux pays

européens à l'égard de l'activité de la Commission du Danube.

Le 26 mars 1998 a eu lieu à Budapest la signature du Protocole additionnel à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948 et du Protocole de signature dudit Protocole Additionnel. Suite à l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de ces documents, la République Fédérale d'Allemagne, la République de Croatie et la République de Moldova deviendront également membres de plein droit à la Commission du Danube.

Certains pays non-danubiens, ainsi que nombre d'organisations internationales manifestent également un grand intérêt à l'égard de l'activité de la Commission du Danube. L'élargissement de la coopération s'effectue non seulement au niveau du nombre de participants, mais aussi dans son contenu.

Avec la ratification des Protocoles mentionnés, une nouvelle étape historique de coopération multilatérale des pays de la région danubienne s'ouvre pour la Commission du Danube. Afin que cette coopération soit de la plus grande utilité, il est nécessaire de rechercher de nouvelles formes et méthodes de coopération dans le cadre de la Commission du Danube, d'augmenter l'efficacité de son activité, d'élargir les compétences et le champ des questions examinées. L'approche constructive, l'entente mutuelle et le respect des intérêts réciproques dans la solution de questions les plus diverses, traits caractéristiques de l'activité de la

Commission du Danube, sont le gage de l'obtention de nouveaux succès et ouvrent une étape nouvelle et encourageante pour le deuxième demi-siècle de notre Convention.

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de saluer cordialement à l'occasion de notre séance solennelle, les représentants du Gouvernement de la République de Hongrie, pays siège de la Commission du Danube, le Ministre des Transports, des Communications et de la Gestion des eaux, M. Károly LOTZ et le Secrétaire d'Etat au ministère des Affaires étrangères, M. János GÖRÖG.

Nous saluons chaleureusement les chefs des délégations gouvernementales des pays membres de la Commission du Danube et des autres pays danubiens:

- République d'Autriche - M. Hannes PORIAS, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République d'Autriche en République de Hongrie et Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube;
- République de Bulgarie - M. Khristo KHALATCHEV, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Bulgarie en République de Hongrie et Représentant de la République de Bulgarie à la Commission du Danube;
- République de Hongrie - M. Károly LOTZ, Ministre des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux;
- Fédération de Russie - M. Félix Petrovitch BOGDANOV, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la Fédération de Russie en République de Hongrie et Représentant de la Fédération de Russie à la Commission du Danube;

- Roumanie - Mme Diane VANCEA Secrétaire d'Etat au Ministère des Transports;
- République Slovaque - M. Ján JASOVSKÝ, Ministre des Transports, des Postes et des Télécommunications;
- Ukraine - M. Orest Dmitrievitch KLYMPOUSH, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire d'Ukraine en République de Hongrie, Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube;
- République Fédérale de Yougoslavie - M. Balsa SPADIJER, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République Fédérale de Yougoslavie en République de Hongrie;
- République Fédérale d'Allemagne - M. Gerhard FULDA, Chef de département adjoint au Ministère des Affaires étrangères;
- République de Moldova - M. Ion CĂPĂȚÎNĂ, Vice-ministre des Affaires étrangères;
- République de Croatie - M. Željko LUŽAVEC, Ministre de la Navigation, des Transports et des Télécommunications.

C'est avec grand plaisir que je salue les Suppléants des Représentants présents dans la salle, les membres des délégations des pays membres de la Commission du Danube et des autres pays danubiens, ainsi que les représentants de l'Administration Fluviale du Bas-Danube.

Je salue également les membres du corps diplomatique et son doyen, Son Excellence Karl Joseph RAUBER, nonce apostolique, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire du Saint Siège en République de Hongrie.

Nous sommes heureux de saluer les représentants des organisations internationales

avec lesquelles coopère la Commission du Danube, et notamment:

- M. Capel FERRER - Directeur de la Division des Transports de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe;
- M. Gerhard FULDA - Président de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin;
- M. Michel JARRAUD - Secrétaire Général adjoint de l'Organisation Météorologique Mondiale;
- M. Charles Van BEGIN - Secrétaire général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation;

- M. Hans Peter MARTIN - Secrétaire du groupe de travail voies d'eau de l'Union ouest-européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie des Régions rhénane, rhodanienne et danubienne;
- les Représentants des autres organisations internationales.

Il me plaît également de saluer les représentants d'organisations nationales et des compagnies de navigation danubienne.

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de déclarer ouverte la séance solennelle de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.



M. János GÖRÖG
*Secrétaire d'Etat au Ministère des Affaires étrangères
de la République de Hongrie*

**Madame le Président,
Messieurs les Ministres,
Mesdames et Messieurs,**

J'ai le grand honneur de vous transmettre le message du gouvernement de la République de Hongrie, pays-siège de la Commission du Danube, adressé aux participants de la séance solennelle organisée à l'occasion du Cinquantenaire de la signature de la Convention de Belgrade relative au régime de la navigation sur le Danube.

C'est un grand honneur pour le gouvernement hongrois que la Commission du Danube - cette organisation de renommée et d'autorité certaines - siège depuis quarante-quatre ans déjà à Budapest. Le gouvernement a toujours accordé une grande importance à la création de bonnes conditions pour l'activité de votre Commission. L'imposant bâtiment mis à la disposition de la Commission dans le quartier diplomatique de Budapest, a assuré des conditions favorables au travail des fonctionnaires et des employés de l'organisation. Nous faisons de notre mieux afin que les principes stipulés dans l'accord relatif au siège et dans la Convention relative aux privilèges et immunités de la Commission du Danube, soient entièrement appliqués. Nous ferons tout notre possible afin que les conditions financières préférentielles, grâce auxquelles il a été jusqu'à présent possible de réduire les frais d'entretien de l'organisation supportés par les pays membres, soient encore plus favorables suite à de futures facilités.

Le Danube, qui par sa longueur est le deuxième fleuve d'Europe, et qui durant plusieurs siècles fut une des voies navigables les plus importantes, a toujours été un trésor

pour les relations entre ses peuples riverains. Depuis le début du siècle précédent, les Etats intéressés réglementent ensemble l'exploitation du Danube. Voilà pourquoi il serait difficile de trouver une autre organisation internationale dont le passé soit aussi riche.

Naturellement, en 1948, lorsque les Etats danubiens de l'époque avaient signé la Convention, d'autres conditions politiques et économiques prédominaient sur les rives du Danube. Malheureusement, les décennies de guerre froide et de confrontation politique qui s'en suivirent ont également marqué l'activité de la Commission du Danube, notamment par le fait que l'un des Etats danubiens les plus importants de la région, l'Allemagne, ne pouvait participer aux travaux de la Commission. Toutefois, les principaux objectifs de la Convention, à savoir " d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays" restent en vigueur.

Durant les dix dernières années, les changements politiques et économiques importants survenus en Europe, ont touché en premier lieu le bassin du Danube et constituent sans aucun doute un nouveau défi pour la Commission du Danube. Nous pouvons constater avec satisfaction que la Commission a jusqu'à présent, toujours répondu de manière appropriée aux questions relevant de nouvelles situations. Le fait qu'il y a un mois aient été

signés à Budapest les Protocoles relatifs à l'adhésion de la République Fédérale d'Allemagne, de la République de Croatie et de la République de Moldova à la Convention relative au Danube, en fournit l'exemple. Suite aux procédures de ratification qui, je l'espère, ne se trouveront pas trop retardées, ces pays deviendront prochainement membres de plein droit à la Commission du Danube. C'est pour cette raison que votre séance solennelle a lieu au cours d'une étape de l'activité de la Commission du Danube que l'on saurait nommer, à juste titre, historique car finalement, au terme de 50 années, le moment est proche où tous les pays danubiens pourront participer de plein droit aux travaux d'une organisation élargie à onze membres.

Mis à part l'aperçu de 50 années jalonnées de succès, la présente séance solennelle nous offre la possibilité de définir les

tâches pour l'avenir. En tant que forum de la coopération danubienne, la Commission du Danube fait partie intégrante de la coopération paneuropéenne. Sa valeur est mise en relief également par le fait qu'après l'élargissement, la composition des Etats-membres reflètera la diversité politique du continent.

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

Le gouvernement hongrois étudiera avec intérêt toutes les idées et initiatives concernant l'avenir de la coopération danubienne et que vous formulerez durant la séance solennelle. Je vous souhaite un bon travail, ainsi qu'un agréable séjour en Hongrie, et vous assure l'hospitalité du gouvernement hongrois pour vos futures séances.



M. Felix Petrovitch BOGDANOV
Secrétaire de la Commission du Danube

**Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Messieurs les invités,
Mesdames et Messieurs,**

En cette année, aura lieu le 50^e anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et du commencement de l'activité de la Commission du Danube.

Aujourd'hui, les délégations des pays membres de la Commission, les représentants des autres pays danubiens et les invités venus de nombreux Etats, ainsi que les représentants de plusieurs organisations internationales se sont réunis afin de célébrer cette date importante.

Il n'est pas de fleuve au monde dont le bassin comprenne tant d'Etats. C'est notamment en vertu de sa situation géographique, de son importance en tant que grande voie de transport européenne et de son importance économique que le Danube est devenu depuis longtemps l'objet de pourparlers et d'accords internationaux.

A l'heure actuelle, l'instrument fondamental de droit international qui régit les questions de la navigation sur ce fleuve international est la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Cette convention a été signée le 18 août 1948 à Belgrade par les Représentants Plénipotentiaires de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique, de la Tchécoslovaquie, de l'Ukraine et de la Yougoslavie, l'Autriche ayant adhéré à la Convention le 7 janvier 1960.

La Convention de Belgrade a établi les principes fondamentaux que les pays

signataires ont considéré utile de poser comme base du nouveau régime de la navigation sur le Danube.

Dans le préambule de la Convention, il est souligné que la principale tâche de celle-ci est d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays.

Selon le premier article de la Convention, la navigation sur le Danube doit être 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.

La Commission du Danube a été créée en vertu de la Convention de Belgrade. A l'heure actuelle, elle est constituée des Représentants de 8 Etats: l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie, la Russie, la Slovaquie, l'Ukraine et la Yougoslavie.

Prochainement, notre famille aura de nouveaux membres.

Après l'entrée en vigueur du Protocole additionnel à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948 et du Protocole de signature du Protocole additionnel, signés le 26 mars 1998, trois Etats - l'Allemagne, la Croatie, la Moldova -

deviendront membres de plein droit à la Commission.

La signature de ces protocoles est un événement notable dans le développement de la coopération sur le Danube, c'est une conséquence des changements radicaux survenus ces dernières années dans le bassin du Danube et sur tout notre continent.

Les cinquante années écoulées ont confirmé la viabilité de la Convention et son rôle important dans le système juridique international de réglementation des voies d'eau de navigation intérieure d'Europe. La Commission du Danube s'est transformée en un forum important de coopération européenne dans le domaine de la navigation intérieure.

L'activité accomplie par la Commission dans les conditions difficiles résultant de l'embargo, témoigne clairement de ces faits. En dépit des difficultés énormes qui ont surgi durant la période des sanctions prises à l'encontre de la Yougoslavie et en dépit des sérieux problèmes financiers des pays membres et de la Commission, cette dernière a fait de son mieux pour alléger au maximum le fardeau des problèmes auxquels s'est vue confrontée la navigation danubienne.

La transition vers de nouvelles relations économiques, qui fut compliquée dans la plupart des pays membres de la Commission du fait des conséquences négatives des sanctions, a eu une influence négative sur le volume du trafic sur le Danube. Toutefois, la navigation danubienne se relève et reprend des forces.

En 1995, le taux de croissance des marchandises transportées sur le Danube était de 9,4% et en 1996 de 18%. Il est à espérer que cette tendance se maintienne à l'avenir.

Jusqu'à présent, la Commission du Danube a tenu cinquante-six sessions ordinaires, quatre sessions extraordinaires et trois sessions jubilaires. A ces occasions, ont été adoptés des documents d'une grande

importance, dont le but essentiel a été de créer les conditions indispensables pour garantir la libre navigation sur ce fleuve international.

Les bases ont été jetées en 1951 par l'élaboration des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et par la création du Système unitaire de balisage sur le Danube, à partir desquels les autorités compétentes des pays danubiens ont élaboré et mis en vigueur les règles de la navigation sur leurs propres secteurs du fleuve.

Les Dispositions fondamentales et les recommandations relatives à leur application par les autorités compétentes des Etats danubiens, sont devenues les principaux documents régissant les questions de la navigation danubienne et de la sécurité de la navigation des bateaux. C'est pour cette raison, notamment, que la Commission veille continuellement à ce que ces documents répondent aux exigences actuelles.

La Commission a adopté, d'abord en 1967 puis en 1990, les nouveaux textes des Dispositions fondamentales élaborés en regard au Code européen des voies de navigation intérieure.

En même temps, la Commission du Danube travaillait pour perfectionner le système de balisage. Pour remplacer les systèmes de balisage caducs et non harmonisés, un système unitaire a été créé sur le Danube, qui comprenait autant les signaux côtiers que les signaux flottants. Aujourd'hui, ce système se fonde sur le système de signalisation des voies de navigation européennes, adopté au sein de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

Afin d'assurer la navigation des bateaux dans des conditions de visibilité réduite et de nuit, la Commission du Danube a élaboré et adopté les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques et fonctionnels des installations de radar des bateaux naviguant sur le Danube, ainsi que les Recommandations relatives aux types optima

de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs-radar sur les signaux de balisage sur le Danube.

Le système de radiocommunications sur ondes métriques, élaboré et introduit à l'initiative de la Commission, constitue aujourd'hui un des moyens les plus importants pour assurer la gestion de la flotte et la sécurité de la navigation sur le Danube.

En même temps, la Commission accomplit un grand travail visant le développement et l'introduction dans la navigation danubienne de méthodes modernes de radiocommunications par l'utilisation du système INMARSAT et autres.

L'une des principales tâches de la Commission relevant du domaine hydrotechnique est l'établissement du Plan général des grands travaux sur le Danube. C'est dans ce but qu'ont été progressivement élaborées et adoptées les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, ainsi que les Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

La grande longueur du parcours navigable du Danube, le régime hydrologique difficile, ainsi que les conditions de navigation inégales sur les différents secteurs du fleuve ont exigé l'élaboration d'un système d'établissement des gabarits du chenal flexible et à plusieurs étapes. Ce système sert toujours avec succès à l'amélioration des conditions de navigation, et les problèmes qui subsistent dans ce domaine sont liés aux difficultés économiques auxquelles de nombreux pays danubiens se sont heurtés ces dernières années.

Des vingt-neuf centrales hydrauliques prévues par le Plan des grands travaux, dix-sept ont déjà été construites. Il est projeté d'achever en 1998 la construction d'une autre

centrale hydraulique sur le secteur autrichien, dans la région de Vienne.

La principale tâche de la Commission dans le domaine de l'hydrométéorologie est de fournir à la navigation des données et des prévisions hydrométéorologiques et hydrologiques.

A cette fin, toute une série de recommandations a été élaborée et adoptée. Pour remplacer les Recommandations antérieurement en vigueur, les Recommandations relatives à la mise d'informations hydrométéorologiques à la disposition de la navigation sur le Danube ont été adoptées en 1997, contenant un cercle plus large de questions. Les Annuaires hydrologiques du Danube sont régulièrement publiés et les Ouvrages hydrologiques de référence le sont tous les dix ans.

L'une des tâches importantes de la Commission en vue d'assurer la liberté de la navigation sur le Danube est l'unification des règles de la surveillance fluviale douanière et sanitaire. En 1951, les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube ont été adoptées. D'après ces règles, ont été créées les autorités de surveillance fluviale qui fonctionnent actuellement dans les pays danubiens. Par la suite, ces Règles ont été complétées par de nouvelles dispositions contribuant à l'accroissement de l'efficacité du travail de ces autorités.

La Commission du Danube a également adopté les Recommandations relatives à l'unification des règles douanières, les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire, ainsi que les Recommandations relatives à l'unification des règles de surveillance vétérinaire et phytosanitaire.

En 1986, la Commission a adopté les Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation. Ces recommandations établissaient pour la première fois les normes minimales

selon lesquelles, et en respectant toute une série de conditions, le déversement dans le fleuve des eaux usées des bateaux était admis.

Avec l'ouverture du canal Main-Danube en 1992 et l'arrivée sur le Danube d'un grand nombre de bateaux fluviaux provenant du bassin rhénan, les pays membres se sont vus confrontés à la tâche d'élaborer des prescriptions techniques unifiées applicables aux bateaux et des règles unifiées relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau sur le Danube.

Sur la base des recommandations en la matière, élaborées dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU et compte tenu des règles en vigueur sur le Rhin, la Commission a adopté, en 1992, les Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et en 1995, les Recommandations sur les prescriptions relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateaux de navigation intérieure sur le Danube. Afin que les prescriptions à l'égard des conducteurs de bateau en vigueur sur le Danube correspondent aux dispositions analogues en vigueur sur le Rhin, la Commission du Danube a également adopté les Recommandations relatives à la délivrance des certificats de conducteur au radar.

En conférant une grande importance aux questions relatives au transport de marchandises dangereuses, la Commission a adopté en 1995 les Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube, en décidant en même temps que la partie normative de ces règles serait totalement conforme aux prescriptions européennes.

En ce qui concerne les statistiques de la navigation danubienne, la Commission du Danube recueille, étudie et traite un grand nombre de données fournies par les pays danubiens, et publie des annuaires statistiques, des ouvrages de référence et d'autres ouvrages statistiques.

La Commission publie chaque année l'Information sur l'entretien du chenal navigable et sur les seuils du Danube, qui comprend beaucoup de renseignements utiles sur le balisage, les travaux de régularisation, les phénomènes de glace, les profondeurs sur les seuils limitatifs et d'autres données.

Parmi les principaux ouvrages de référence nautique, il faut citer les Cartes de pilotage du Danube, l'Indicateur kilométrique du Danube, le Guide des bateliers, le Routier du Danube et l'Album des ponts sur le Danube.

La Commission du Danube publie un grand nombre d'autres documents qui sont diffusés à tous les pays membres de la Commission ainsi qu'aux organisations internationales.

Les problèmes liés à la navigation sur le Danube sont étudiés au sein de la Commission, en étroite coopération avec d'autres organisations internationales.

Cette coopération a été établie par une décision spéciale, qui définit le cercle des questions présentant de l'intérêt pour la Commission, ainsi que la liste d'organisations internationales avec lesquelles la Commission du Danube entretient des contacts permanents.

La Commission a le statut consultatif auprès de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

Les fonctionnaires du Secrétariat prennent régulièrement part aux séances du Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, du Groupe de travail principal des transports par voie de navigation intérieure, ainsi que des groupes de travail des règles de navigation, des prescriptions techniques, des transports de marchandises dangereuses et des questions douanières.

Un accord de coopération a été conclu entre la Commission du Danube et l'Organisation Maritime Internationale. La

Commission du Danube est membre de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation.

Suite à l'ouverture du canal Main-Danube, la coopération fondée sur l'accord de 1976 entre la Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'est sérieusement intensifiée.

L'objectif de cette coopération est d'unifier les principaux documents normatifs adoptés dans le cadre des deux Commissions, et qui régissent les questions de la navigation sur le Rhin et sur le Danube: règles de navigation, prescriptions techniques applicables aux bateaux, prescriptions techniques à l'égard des installations de radar de bord, règles de délivrance des certificats de conducteur de bateau, règles de radiocommunications et autres.

Afin d'éliminer les différences des régimes juridiques de navigation sur les voies d'eau intérieures d'Europe, la Commission du Danube a participé à l'élaboration de l'Accord européen concernant la sécurité sociale des bateliers de la navigation intérieure. En vertu des dispositions de cet Accord, le Secrétariat du Centre Administratif de la sécurité sociale des bateliers européens est assuré conjointement par les Secrétariats de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube.

Conjointement avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, la Commission du Danube participe activement aux travaux du Comité de préparation de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

La Commission maintient des contacts réguliers et échange des documents avec plusieurs autres organisations inter-gouvernementales et non-gouvernementales qui s'occupent des questions de transport intérieur.

Pendant la période de l'embargo établi à l'encontre de la Yougoslavie, la Commission du Danube a coopéré avec le Comité des sanctions du Conseil de Sécurité de l'ONU, avec l'Organisation de la Sécurité et de la Coopération en Europe et avec l'Union Européenne, afin d'assurer le transit neutre par la Yougoslavie.

La Commission du Danube coopère intensément avec la Conférence des directeurs d'entreprises de navigation danubienne. Les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube ont régulièrement pris part aux travaux de la Conférence, ce qui a contribué à la préparation et à l'adoption de nombreux documents dans le cadre de cette organisation.

Aujourd'hui, alors que l'on fête le cinquantenaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, nous pouvons relever avec satisfaction que le prestige international de la Commission du Danube s'est grandement accru.

Le succès de l'activité de la Commission est dû, dans une grande mesure, à la coopération étroite des pays membres de notre organisation. Les autorités compétentes de ces pays déploient de grands efforts afin de mettre en oeuvre les Décisions de la Commission et de préparer les documents nécessaires.

L'activité de la Commission du Danube a toujours été caractérisée par un esprit d'entente et de respect réciproques, par la recherche et l'adoption de solutions constructives.

Aujourd'hui, à la veille du XXI^e siècle, de grandes perspectives s'ouvrent à la navigation danubienne. Ceci exige l'intensification et l'augmentation de l'efficacité du travail de la Commission du Danube. La tâche principale est de contribuer à la création d'un système unitaire de voies de navigation en Europe, d'accélérer l'unification des documents régissant l'utilisation de ces voies et rapprochant leurs régimes juridiques, ce qui,

finalement, doit contribuer au développement futur de la navigation.

Je voudrais espérer qu'au XXI^e siècle, le Danube puisse toujours jouer un rôle important dans l'élargissement et l'intensification des liens économiques et culturels entre les pays membres de la Commission et entre tous les Etats de notre continent dans l'intérêt des relations entre les peuples européens.

Je voudrais exprimer la conviction que les pays participant au travail de la Commission du Danube et leurs autorités compétentes continueront d'apporter, grâce à leur coopération fructueuse, leur contribution à l'atteinte de ces nobles fins.

Voilà déjà plus de quarante ans que la Commission du Danube jouit de l'hospitalité de la République de Hongrie, qui a offert à notre organisation internationale la possibilité de siéger dans une des plus belles villes d'Europe, Budapest.

Je voudrais particulièrement remercier le Gouvernement de la République de Hongrie et toutes les organisations hongroises avec lesquelles la Commission du Danube entretient des relations, de leur hospitalité et d'avoir créé de bonnes conditions pour notre travail.

En parlant de l'activité de la Commission du Danube, je voudrais également faire remarquer le grand travail qu'accomplit le Secrétariat de la Commission du Danube et

tous ses fonctionnaires en contribuant à la solution des tâches diverses et importantes qui incombent à la Commission.

Mesdames et Messieurs,

Se trouvent aujourd'hui dans la salle nombre de ceux qui ont contribué au développement de la navigation danubienne en apportant leur contribution personnelle à l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube en ayant participé au long des années aux travaux de la Commission. Nous leur témoignons notre respect et notre reconnaissance, et nous leur souhaitons une bonne santé et de nouveaux succès dans toutes leurs entreprises.

De nos jours, lorsque des changements politiques et économiques tellement importants surviennent en Europe, le rôle et l'importance de la voie d'eau danubienne dans le renforcement des liens économiques et culturels des pays membres de la Commission du Danube entre eux et avec d'autres pays, s'accroît davantage.

Dans ces circonstances, de nouvelles tâches incombent à la Commission du Danube: transformer le Danube en une importante voie de transport européenne et l'intégrer totalement au réseau européen des voies de navigation intérieure d'importance internationale.

Permettez-moi d'exprimer l'espoir que la Commission du Danube s'acquittera de ces tâches avec succès.



M. Hannes PORIAS

*Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire
de la République d'Autriche en République de Hongrie
Représentant de la République d'Autriche
à la Commission du Danube*

Messieurs les Ministres,
Madame le Président,
Excellences,
Mesdames et Messieurs,

L'Autriche est fière et heureuse de pouvoir participer aujourd'hui aux célébrations du cinquantenaire de la Convention de Belgrade. Bien que nous ne soyons devenus membres qu'en 1960, nous avons fait dès le début nos meilleurs efforts afin de contribuer activement aux travaux de la Commission, soit à travers nos représentants qui participèrent aux sessions, soit à travers nos ressortissants qui furent et sont toujours membres du Secrétariat.

Durant le demi siècle de son existence, notre organisation a fait preuve d'une grande adaptabilité. Elle a toujours su, dans son travail, franchir les limites des systèmes politiques et économiques. Même pendant les périodes difficiles, elle a réussi à maintenir des contacts professionnels et personnels. Ainsi fut-il possible à la Commission du Danube de contribuer efficacement et de manière importante à la coopération dans la région danubienne.

Tenant compte de ces considérations et profitant de cette occasion solennelle, l'Autriche voudrait exprimer ses chaleureux remerciements à tous ses partenaires pour l'excellente coopération dans les décades passées. Nous tenons aussi à exprimer notre gratitude envers la Yougoslavie, dépositaire de la Convention, ainsi qu'à la Hongrie, pays hôte de notre organisation, qui nous offre aujourd'hui la possibilité de fêter cet anniversaire dans un cadre si prestigieux.

Il nous semble significatif pour l'excellent fonctionnement de notre organisation, que de nouvelles perspectives importantes pour son futur s'ouvrent justement à l'année de son jubilé.

Nous nous félicitons tout d'abord de ce que le 26 mars, il fut possible de signer le protocole marquant l'adhésion de trois nouveaux membres: la République Fédérale d'Allemagne, la République de Croatie et la République de Moldova. Nous souhaitons chaleureusement la bienvenue à nos nouveaux partenaires. Nous espérons que les procédures de ratification seront accomplies le plus tôt possible et que le travail commun dans une commission élargie et dans de nouvelles structures pourrait ainsi être entamé dans un futur proche. Nous sommes convaincus que ce travail donnera de nouvelles impulsions, de nouveaux contenus et un nouveau dynamisme quant à la poursuite de nos objectifs communs.

Notre organisation se retrouve aujourd'hui dans un cadre international où un nombre croissant d'institutions traite les questions du Danube. Afin que la Commission du Danube sache maintenir sa position en tant que centre d'activités reliées à la région danubienne, elle devrait réfléchir sur une structure plus efficace, qui serait en mesure de faire face aux futurs défis.

L'Autriche se réjouit de ce qu'un nombre croissant d'autres pays s'intéresse à une coopération avec la Commission du Danube. Il nous paraît donc essentiel d'établir un cadre approprié aussi rapidement que possible. Nous voyons dans ce développement, une possibilité importante d'élargir les finalités de la Commission.

C'est sous ces aspects que je viens de mentionner que nous célébrons de tout coeur le cinquantième anniversaire de notre organisation. Ayant en vue votre excellente présidence, nous nous réjouissons que ce soit Vous, chère Madame le Président, qui nous guidiez aujourd'hui dans nos célébrations communes.



M. Khristo KHALATCHEV

**Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire
de la République de Bulgarie en République de Hongrie
Représentant de la République de Bulgarie
à la Commission du Danube**

Madame le Président,

Permettez-moi de donner lecture au message de salutation du Ministre des Transports de la République de Bulgarie, M. Wilhelm Kraus, adressé aux participants de la Session jubilaire de la Commission du Danube.

*"Madame le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,
distingués délégués,*

Au nom du Gouvernement de la République de Bulgarie et en mon propre nom, je salue de la manière la plus cordiale tous les participants de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

En tant que partie composante du réseau international de voies d'eau intérieures d'Europe, le Danube crée les conditions nécessaires à un large développement des liens économiques et culturels entre tous les pays européens. Ce fleuve joue et continuera de jouer un rôle important pour le rapprochement économique et culturel de ces pays dans le cadre de la future Europe unie.

L'histoire de la navigation sur le fleuve reflète les efforts déployés depuis toujours par tous les pays danubiens, afin de créer de meilleures conditions pour la libre navigation. Ce principe constitue le fondement de la Convention signée en 1948 à Belgrade.

Les cinquante années d'application de la Convention ont confirmé que ce traité restait un instrument efficace pour la garantie du régime de la navigation sur le Danube. Sur la base de ce document, il est possible de créer et développer de nouvelles normes de droit international pour ce régime, de perfectionnement et d'harmonisation avec les standards européens.

La Bulgarie accorde une attention primordiale à l'activité de la Commission du Danube et contribue à l'accomplissement des tâches fondamentales de cette organisation. Les propositions et les études des experts bulgares contribuent à l'amélioration des conditions de la navigation et de sa réglementation juridique. Les autorités et les organisations compétentes de notre pays ont fait de leur mieux afin de prendre les mesures nécessaires pour le maintien en bon état de la voie navigable du secteur bulgare, en conformité avec les règles et les recommandations de la Commission.

Notre pays apprécie hautement les résultats de l'activité de la Commission, rendus uniquement possibles grâce aux efforts communs et à la coopération fructueuse de tous les pays membres de la Commission.

En cette année jubilaire, la Commission du Danube se trouve au seuil d'une nouvelle étape historique dans son développement. La prochaine adhésion à la Commission de la République Fédérale d'Allemagne, de la République de Croatie et de la République Moldova, renforcera son rôle et sa

responsabilité, amènera à l'élargissement du champ de ses compétences et augmentera les exigences à l'égard de son travail. La signification du Danube, en tant que voie d'eau de navigation intérieure d'importance européenne, augmentera continuellement. Pour cette raison, à la veille du vingt-et-unième siècle, les questions liées à la croissance de l'efficacité de la Commission du Danube, au perfectionnement de ses méthodes de travail et de sa structure organisationnelle procédant des meilleurs modèles de la pratique européenne, revêtent une actualité particulière. Le rapide renouveau de l'activité de la Commission du Danube est dans l'intérêt de tous les pays membres de la Commission.

La République de Bulgarie continuera de coopérer intensément avec tous les Etats membres de la Commission du Danube, ainsi que les Etats et les organisations intéressés, afin de contribuer au perfectionnement et à l'intensification futurs de l'activité de la Com-

mission. Nous sommes prêts à contribuer au développement de la coopération bilatérale et multilatérale non seulement entre les pays parties à la Convention, mais aussi avec les Etats auxquels nous sommes liés par le canal Rhin-Main-Danube.

La République de Bulgarie considère les possibilités offertes par le développement de la navigation sur les voies de navigation intérieure d'Europe, comme étant une partie des processus généraux d'intégration qui voient le jour dans notre grande famille européenne.

En conclusion, permettez-moi de souhaiter de grands et nouveaux succès à la Commission du Danube pour son activité future.

Wilhelm Kraus
Ministre des Transports de la République de Bulgarie"



M. Károly LOTZ
*Ministre des Transports, des Télécommunications
et de la Gestion des eaux de la République de Hongrie*

**Madame le Président,
Messieurs les Ministres,
Messieurs les Ambassadeurs,
Mesdames et Messieurs,**

La signature en 1948 de la Convention de Belgrade relative au régime unitaire de la navigation sur le Danube fut, voilà 50 ans déjà, un événement important dans l'histoire des transports hongrois. Comme vous le savez, la Hongrie, n'ayant pas de sortie directe vers la mer et étant essentiellement un pays de transit de par sa situation, consciente de l'importance des questions relatives aux transports dans cette région d'Europe était déjà, vers la moitié du siècle passé, pionnière dans l'utilisation, du point de vue du développement des relations commerciales, des possibilités vitales offertes par le Danube pour la création d'une voie d'eau réellement exploitable.

Le comte István Széchenyi, un des plus importants hommes politiques d'Europe Centrale du siècle dernier, ayant largement contribué au développement des transports hongrois, a le mérite inestimable d'avoir fait en sorte que la navigation danubienne de Vienne jusqu'à la Mer Noire devienne une des "artères" les plus importantes dans le développement des "vaisseaux sanguins" économiques.

Les pays danubiens ont vécu ensemble les étapes historiques mentionnées dans le rapport du Secrétaire et après la deuxième guerre mondiale, ils ont adopté par un acte de volonté commune, la Convention de Belgrade qui a réétabli le cadre unitaire de la navigation danubienne.

Lorsque le parlement de la République de Hongrie a adopté la décision de faire entrer en vigueur la Convention en tant que partie

intégrante à la législation hongroise sous la forme de la Loi XII de 1949, il a de ce fait exprimé sa volonté explicite et inflexible d'assurer et de respecter dans le cadre du système des transports hongrois, les conditions de la navigation intérieure libre et sans entraves.

L'accord relatif au siège de la Commission signé en 1963, avait établi, du point de vue de la Hongrie, un fait particulièrement gratifiant, à savoir que le siège de la commission fluviale la plus importante d'Europe se trouverait à Budapest. Ce choix recelait également la possibilité que l'activité professionnelle et l'influence diplomatique de la Commission ait une influence favorable sur la Hongrie et le transport hongrois.

Pendant les dernières décennies, nous avons pu prendre note avec satisfaction du fait que ces espoirs étaient justifiés et que la Commission du Danube, tout en remplissant ses tâches professionnelles et en jouant son rôle diplomatique, ait élaboré et réalisé dans cette sphère d'intérêts extraordinairement divers, des principes, des directives et des recommandations répondant parfaitement aux exigences du temps. En outre, située au centre des pays danubiens dans le domaine de la navigation, la Commission a favorisé le développement professionnel de la navigation danubienne et a eu une influence décisive sur l'activité des autorités nautiques hongroises.

L'important tournant politique et économique de 1989-1990, qui a mis fin à la

division de l'Europe en deux parties, a ravivé les espoirs et les bases politiques dans cette région. Par la suite, avec l'ouverture du canal Main-Danube en automne 1992, furent réalisées les conditions économiques et objectives nécessaires à ce que les deux grands systèmes fluviaux d'Europe ayant fonctionné jusqu'alors isolés l'un de l'autre, le système des voies d'eau du Rhin et celui du Danube, soient reliés dans un système unitaire de navigation intérieure avec en vue, la possibilité de développer une coopération fructueuse avec un autre système fluvial d'Europe, le système des voies d'eau de la Volga.

Les circonstances et exigences nouvelles de notre époque lancent aux commissions fluviales un défi, exigeant une action décisive et concertée visant l'harmonisation des deux systèmes de navigation, l'établissement d'une approche unitaire à l'égard de la concurrence avec les autres types de transport et, enfin et surtout, dans le domaine du développement concerté de ce couloir de transport d'une grande importance.

Les représentants des transports hongrois apprécient hautement les efforts continuels déployés par la Commission dans le passé ayant eu comme résultat l'obtention et la sauvegarde du régime unitaire de navigation sur le Danube, ainsi que du niveau unitaire de la sécurité de la navigation qui ont amené à ce que, suite à un travail méticuleux, soient établis des paramètres répondant aux exigences de notre époque et concernant le développement technique de la voie d'eau, ceci, sous la forme de plans et de recommandations unitaires. Toutefois, étant donné le changement de circonstances, les technologies précédentes utilisées dans la navigation, ainsi que l'attention accrue accordée aux questions de protection de l'environnement, ont rendu inévitable la confrontation entre les plans antérieurs à grande échelle et le développement stable. Ceci concerne surtout les pays de transit, dont les secteurs devraient supporter des grands

travaux de régularisation, impliquant en même temps des immixtions dans l'environnement.

Dans des conditions où la démocratie se développe dans ces pays et par conséquent en Hongrie, la régularisation du Danube, fleuve fournissant au pays des ressources en eau potable, ne saurait être poursuivie sur la base d'un accord public qu'au terme d'un processus multilatéral et difficile de concertation. Comme vous le savez, les représentants des transports hongrois travaillent depuis 1990 sur cette concertation particulièrement complexe, et ce processus se poursuit de nos jours jusqu'à l'obtention d'une évaluation définitive des recherches visant l'élimination des dommages subis par l'environnement.

Il est connu que l'exploitation plus large des formes de navigation, qui serait plus favorable du point de vue de l'environnement et de l'économie d'énergie, constitue déjà le but unanimement accepté de la politique des transports dans les pays de la région. Vous savez aussi qu'afin de réhausser le rôle de la navigation dans les transports et la distribution du travail, il est indispensable d'éliminer les passages étroits qui ne sont pas conformes aux exigences de la classification européenne des voies d'eau navigables, aussi bien sur le secteur bavarois du Danube, que sur le secteur commun slovaco-hongrois et sur une partie importante du Bas-Danube. Nous savons que le retard de plusieurs années dans la solution à cette question, fait obstacle à une meilleure exploitation des avantages présentés par la navigation intérieure, de même, que la discussion du même genre ayant duré six ans, avait retardé les travaux d'achèvement d'un des plus grands projets du siècle, le canal Main-Danube. J'estime toutefois qu'aboutir à un accord public et satisfaire aux exigences d'un développement stable, sont des obligations que l'on ne saurait ignorer même dans l'intérêt de l'adoption de décisions importantes ayant trait à la politique des transports.

Tous les efforts déployés par la Hongrie et notamment par les représentants

des transports hongrois, ont pour but que, suite à l'obtention de l'accord indispensable et sans dommage pour l'environnement, la Hongrie puisse à son tour assurer une capacité de navigation conforme aux paramètres techniques de la CEE/ONU. Une navigation sans entraves, libre et surtout économiquement avantageuse, constitue un but commun, qui suppose un nouveau genre de coopération entre les pays de la région, ainsi qu'une aide importante de la part des cercles intéressés par l'ouverture des marchés orientaux de l'Europe de l'Ouest.

En tant que document fondamental et même dans sa forme actuelle, la Convention de Belgrade offre la possibilité et ouvre la voie d'une distribution concertée des obligations sur les secteurs du Danube où, étant donné les nécessités de la circulation, il est nécessaire d'exécuter des travaux de régularisation dépassant les possibilités des pays respectifs.

Pour cette raison, à mon avis, une des tâches les plus importantes de la Commission du Danube serait que, tout en révisant ses recommandations, celle-ci jette les bases d'un développement coordonné de la voie d'eau et, tout en fournissant à la gestion internationale des projets communs, contribue à ce qu'ils soient financés en commun.

Ceci constitue, entre autres, un grand défi auquel la Commission du Danube se devra de répondre dans la voie de ses traditions, mais aussi par un renouveau essentiel, et ceci, aussi bien à la fin de ce millénaire que dans les décennies à venir.

Les pays de la région, y compris la Hongrie, sont bien heureux de ce que la Commission du Danube ait pu se préparer pour le Cinquantenaire avec la participation de tous les pays intéressés. Par la signature le mois dernier, du Protocole relatif à l'adhésion, les conditions préalables ont été créées pour que la Commission du Danube, en concentrant les efforts de tous les pays danubiens, puisse entamer l'accomplissement de tâches imminentes.

Il est également nécessaire de concentrer ces efforts, étant donné que dans le processus de progression de la région danubienne vers l'Union Européenne, la Commission même doit répondre aux nouvelles exigences afin que le couloir de transport VII, c'est-à-dire la voie d'eau Rhin-Main-Danube, qui constitue une priorité européenne, s'alligne au même niveau que les autres grandes voies de transport européennes.

Je ne voudrais mentionner que les plus importantes de ces nouvelles exigences:

- suite à la signature l'année passée de l'Accord européen relatif aux principales voies de navigation intérieure d'importance internationale, il est possible d'harmoniser les intentions de différents pays riverains, afin de réaliser un développement coordonné de la voie d'eau et d'élaborer sur la base de ces intentions concertées des projets susceptibles d'être également soutenus par l'Union Européenne;

- l'harmonisation graduelle des conditions économiques des transports sur les voies de navigation intérieure et des règles de la sécurité des transports, afin qu'aucun pays danubien ne soit privé, ne fut-ce que temporairement, des possibilités offertes par cette importante voie de transport;

- l'introduction et l'application d'une approche unitaire lors du contrôle de la protection de l'environnement dans la navigation sur les voies d'eau intérieures, afin d'assurer une interprétation univoque d'un développement stable;

- l'inclusion dans le régime danubien des principaux affluents reliant plusieurs pays, en premier lieu de la Tisza et l'élaboration de dispositions concertées relatives aux transports internationaux sur ces affluents, afin que le système des voies d'eau du Danube devienne réellement un réseau de transport.

La Commission et son organe permanent, le Secrétariat, sont déjà prêts, en

partie, à assumer ces nouvelles tâches, suite aux pourparlers diplomatiques qui se poursuivent depuis trois ans déjà entre les pays intéressés. Après la prochaine adhésion de l'Allemagne, de la Croatie et de la Moldova, le groupe de ces pays ainsi agrandi réussira, selon mon avis, à achever rapidement et avec succès le processus de préparation et créer un nouveau régime de travail. En représentant les intérêts communs de onze pays à présent, la Commission du Danube a sans aucun doute les meilleures chances de réaliser avec succès nos intentions communes et je forme le souhait que lors du prochain anniversaire à chiffre rond, le soixantième, nous puissions déjà parler de succès concrets en fêtant avec tous les bateliers de la région danubienne, les importantes réalisations de la Commission dans le domaine de la navigation.

Madame le Président,
Messieurs les Ministres,

Messieurs les Ambassadeurs,
Mesdames et Messieurs,

Ce cinquantenaire constitue en même temps un tournant dans l'histoire: au lieu de regarder en arrière, nous pouvons envisager l'avenir en créant ensemble les possibilités du XXI^e siècle. Je suis convaincu que la Commission du Danube, en voie d'élargissement et de renouvellement, est le garant de plein droit et responsable du développement de la navigation intérieure pour le futur. Je peux promettre en toute responsabilité, que les représentants des transports hongrois seront toujours prêts à coopérer dans notre voie commune. Je voudrais souhaiter à la Commission beaucoup de forces et les meilleures possibilités pour se perfectionner, ainsi que du succès dans la réalisation du processus particulièrement important de l'adhésion à l'Europe.



M. Youri Alexandrovitch MIKHAÏLOV
*Suppléant du Représentant de la Fédération de Russie
à la Commission du Danube*

Madame le Président,
Mesdames et Messieurs,

Au nom du Ministère des Transports de la Fédération de Russie, des Services de flottes maritimes et fluviales et en mon propre nom, permettez-moi de saluer tous les participants de la séance solennelle consacrée au Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et de donner lecture au message de salutation du Président de la Fédération de Russie.

(Lecture du message dont le texte est annexé au discours)

Mesdames et Messieurs,

Au cours de la période écoulée, les Etats parties à la Convention ont intensément coopéré au sein de la Commission du Danube et ont accompli un grand travail visant à assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des Etats parties à la Convention, afin de raffermir les liens économiques et culturels entre eux et avec les autres pays. L'activité de ces Etats a contribué d'une façon essentielle au renforcement de la stabilité dans la région et sur tout le continent européen.

La Commission du Danube, qui fut créée afin de veiller à l'exécution des dispositions de la Convention et résoudre les questions concrètes liées à la navigation sur le Danube, s'est transformée au fil des années en un forum important de la coopération danubienne.

La Commission élabore et publie des documents (règles de navigation, recommandations, prescriptions, cartes, routiers et autres), à défaut desquels la libre navigation sur le fleuve serait impossible. Le système unitaire de balisage est établi sur tout le parcours navigable du Danube compte tenu

des conditions spécifiques des différents secteurs, des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et de la coordination des données du service hydrométéorologique.

La prise de mesures efficaces visant l'obtention des gabarits recommandés sur tous les secteurs du Danube, reste encore l'élément - clé pour maintenir la navigation sur le Danube au niveau requis.

L'exploitation du Danube en tant que voie de navigation, présente de grands avantages économiques pour les pays danubiens investis dans le transport d'importation/exportation de leurs marchandises sur cette importante voie de navigation d'Europe.

La connexion du Danube avec les autres systèmes nautiques d'Europe augmente le rôle de la voie d'eau danubienne dans le renforcement des relations de bon voisinage et du potentiel économique de tous les pays européens.

Depuis des siècles, notre pays a conservé des liens permanents avec tous les pays du bassin danubien, et surtout lors des dernières décennies où notre flotte livrait régulièrement du minerai de fer et des pellets métalliques en Hongrie, des produits pétroliers en Bulgarie, en Yougoslavie et en Slovaquie, des engrais et des métaux laminés en Autriche et en Roumanie, etc.

De façon traditionnelle, la Russie soutient les mesures visant à augmenter la sécurité de la navigation, la préservation de l'environnement et l'amélioration des conditions de travail et de vie des marins et bateliers.

En tant que représentant du Ministère des Transports de la Fédération de Russie, je

voudrais confirmer que la Russie entend contribuer constructivement pour l'avenir également, au développement de la navigation sur le Danube, mettre en oeuvre toutes les possibilités et l'influence qu'elle possède dans les milieux internationaux, afin que la navigation sur le Danube ait un effet économique concret pour tous les pays de ce bassin.

Le développement des relations de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales, en premier lieu avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, joue un rôle croissant en vue de l'unification des règles et des recommandations régissant les questions diverses de la navigation. Dans ce contexte, l'activité de la Commission du Danube revêt une grande importance dans l'examen au sein de la CEE/ONU, des documents qui régissent la navigation sur le système unitaire des voies d'eau européennes.

La Session jubilaire a lieu dans un contexte où aboutissent de profondes transformations politiques et économiques en Europe. Dans ces conditions, la Commission du Danube s'est avérée être une organisation suffisamment stable de coopération multilatérale en faisant preuve de vitalité, notamment pendant la crise yougoslave.

Le 26 mars dernier, ont été signés à Budapest au siège de la Commission du Danube, les protocoles à la Convention qui résolvaient des problèmes essentiels et actuels de la coopération danubienne. Cet événement notable s'inscrit au mieux dans le cadre des manifestations jubilaires et donne une nouvelle impulsion à l'activité de la Commission du Danube.

Il est à relever les efforts efficaces déployés par la Direction de la Commission, personnellement par son Président, Mme Eva Mitrova et le Directeur général du Secrétariat, Monsieur Hellmuth Strasser, afin d'organiser les travaux de la Commission, de maintenir et de développer ses traditions. Il est également

nécessaire d'exprimer notre reconnaissance aux fonctionnaires du Secrétariat pour leur activité fructueuse dans l'accomplissement des tâches auxquelles la Commission du Danube a été confrontée.

L'esprit d'entente réciproque qui règne au sein de la Commission est le gage de ce qu'elle contribuera substantiellement à l'avenir aussi, au développement de la coopération économique européenne.

La question de la future augmentation de l'autorité internationale de la Commission du Danube est d'une grande importance. Dans ce sens, la solution rapide et définitive des questions liées à l'adhésion à la Convention (et par conséquent à la Commission du Danube) de trois nouveaux membres, ainsi qu'à l'introduction de modifications requises dans la structure du Secrétariat de la Commission, serait selon nous, d'un grand appui.

Je voudrais formuler le voeu que notre coopération se développe intensément dans une mesure suffisante, qu'elle porte ses fruits, et que nous trouvions toujours dans la mise en pratique des dispositions de la Convention, des solutions acceptables pour tous les pays membres.

Je voudrais saisir cette occasion pour vous inviter, Messieurs les Ministres, distingués membres des délégations et dirigeants d'organisations internationales, à participer à la Conférence Internationale Euro-Asiatique sur les transports, qui se tiendra les 12 et 13 mai prochains à Saint Petersburg, afin d'examiner les questions de la connexion des systèmes de transports de l'Orient et de l'Occident.

En conclusion, permettez-moi d'offrir à la Commission du Danube à l'occasion de son Cinquantenaire, un présent de la part du Ministère des Transports de la Fédération de Russie.

(Il remet au Président de la Commission un tableau)



LE PRESIDENT DE LA FEDERATION DE RUSSIE
A la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantenaire
de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube

Distingués participants de la séance solennelle de la Commission du Danube, je vous salue cordialement à l'occasion du Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Depuis longtemps, le Danube est appelé fleuve de l'amitié. Voilà un demi-siècle que, grâce à la Convention, la libre navigation est devenue possible pour nombre de pays.

En Fédération de Russie, la Convention est hautement appréciée, tout comme l'activité de la Commission du Danube visant l'exploitation rationnelle de ce fleuve international, l'élargissement des liens économiques entre les pays européens et le renforcement de la coopération internationale dans cette région. Il est connu que les bons résultats obtenus par la Commission ont été rendus possibles grâce aux efforts de tous les pays danubiens.

La Russie s'attend à ce que la Commission du Danube poursuive son travail effectif dans la voie de l'intensification de la coopération européenne dans le domaine de la navigation fluviale.

Je suis convaincu que notre action concertée sur le Danube peut et doit devenir un des facteurs les plus importants de stabilité, de rapprochement des peuples et des pays d'Europe.

Je souhaite à la Commission du Danube un grand succès dans le développement de la coopération économique européenne et dans l'amélioration des relations de bon voisinage sur le continent.

Signé: B. Elcine



Mme Diane Paula Corina VANCEA
Secrétaire d'Etat
au Ministère des Transports
de la Roumanie

Mesdames et Messieurs,
Chers Collègues,

Nous célébrons aujourd'hui une des plus anciennes organisations internationales européennes.

Il ne faut pas seulement prendre en compte la dimension historique de l'événement, mais il faut également se référer, à partir de l'importance donnée par le niveau de représentation des délégués ici-présents, aux composants qui marquent les résultats de l'activité développée par la Commission du Danube.

La "solidité" de la Convention de Belgrade en tant que document de droit international est bien connue, mais il faut tout de même admettre que l'organisation a en fait beaucoup changé de nos jours, et il faudrait en adapter le document qui la régit. Il nous semble nécessaire, dans l'objectif de la dynamique de "la vie danubienne", que la Commission devienne elle-même plus dynamique et plus européenne.

Dans notre organisation, la situation des membres est d'autant plus complexe que, par exemple, l'Allemagne et l'Autriche sont membres de l'Union Européenne, la Hongrie est officiellement reconnue comme un des futurs membres, et la Roumanie et la Bulgarie

en sont de forts candidats. Si l'on ajoute la double qualité de l'Allemagne en tant que membre des deux puissantes Commissions fluviales de l'Europe, il nous est possible de voir la diversité des problèmes auxquels la Commission du Danube sera confrontée pour l'avenir.

La définition du Danube, au niveau européen, comme étant l'un des dix couloirs pan-européens de transport, le Couloir n° VII, et la liaison directe que le Danube assure entre l'ouest du continent et la zone paneuropéenne de transport adjacente au bassin de la Mer Noire, nous mène à la conclusion que l'utilisation du Danube en tant que voie navigable, offre de grands avantages, notamment économiques, aux pays danubiens, ainsi qu'aux autres pays intéressés par les transports sur cette grande artère fluviale.

De notre avis, cet anniversaire nous donne le droit d'affirmer que les perspectives ouvertes par les orientations et les tendances de la politique européenne et internationale de la fin du XX^e siècle, doivent exercer une influence positive même sur l'évolution de cette organisation internationale, qui devrait être moderne en continuant dans la tradition, et rester notre Forum à tous.



M. Ján JASOVSKY
*Ministre des Transports, des Postes et des
Télécommunications
de la République Slovaque*

Madame le Président,
Honorable assemblée solennelle,
Mesdames et Messieurs,

Le 18 août 1998, 50 ans se seront écoulés depuis la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, qui a eu lieu à Belgrade. Les Représentants de la Bulgarie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique, de l'Ukraine, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie ont signé la Convention en vertu de laquelle fut instituée la Commission du Danube, qui s'est vue confier le rôle de veiller à l'accomplissement des dispositions de cette Convention.

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi d'apprécier hautement les efforts déployés jusqu'à présent par la Commission du Danube et les résultats des travaux effectués par celle-ci en coopération avec les Etats danubiens, afin d'assurer des conditions optima pour la navigation sur le Danube et surtout la sécurité de la navigation, ainsi que la haute qualité de la voie d'eau. Je voudrais en même temps souligner les résultats positifs obtenus dans le domaine de l'harmonisation des règles et des standards juridiques et techniques, des prescriptions relatives à la qualification de l'équipage et de l'application de nouvelles méthodes de conduite des bateaux sur le Danube compte tenu des conditions des autres voies d'eau devenues accessibles suite à l'ouverture de la voie d'eau Danube-Main-Rhin.

Le Danube est un fleuve international, qui relie des pays riverains dont les systèmes d'Etat et économiques sont différents,

conférant ainsi une importance encore plus grande aux résultats du travail.

Le 25 septembre 1992, a été mis en exploitation le canal Main-Danube grâce auquel le rôle et l'importance de la Commission du Danube se sont indubitablement accrus. En utilisant cette connexion nautique, une nouvelle possibilité s'est présentée pour les bateaux rhénans de poursuivre directement leur route vers les ports du bassin danubien et pour les bateaux danubiens - vers les ports du bassin rhénan.

Lors de la troisième Conférence européenne des Ministres des Transports tenue en juin 1997 à Helsinki, la République Slovaque avait adhéré à l'Accord européen relatif aux principales voies d'eau d'importance internationale.

Actuellement, se poursuit la recherche intense des moyens pour relier le Danube sur notre territoire avec d'autres voies d'eau d'importance internationale, comme par exemple l'Oder et l'Elbe. Pour ce faire, nous utilisons également les résultats des travaux du groupe d'experts de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU où sont examinées et concertées avec tous les pays intéressés, les questions concernant la préparation et la réalisation de la liaison Danube-Oder-Elbe.

La construction du système d'ouvrages hydrotechniques contribue dans une large mesure au développement de la navigation sur

le Danube, dans la mesure où ces ouvrages améliorent radicalement les conditions de la navigation. Au terme de la construction de la centrale hydraulique de Gabčíkovo, qui constitue la partie supérieure du Complexe hydrotechnique commun Gabčíkovo-Nagy-maros, à la place du secteur à seuils situé sur la partie commune du secteur slovaque-hongrois du Danube avec des gabarits de chenal limités, fut créée sur le territoire de la Slovaquie une nouvelle voie d'eau à grande profondeur présentant des conditions optima pour la navigation.

Par la signature le 26 mars 1998 à Budapest du Protocole additionnel à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, des conditions préalables ont été créées afin que, suite à l'accomplissement des procédures internes requises pour son entrée en vigueur, la République Fédérale d'Allemagne, la République de Croatie et la République de Moldova deviennent membres de plein droit à la Convention et par conséquent, à la Commission du Danube. Ceci contribuera dans une large mesure au développement de la coopération internationale.

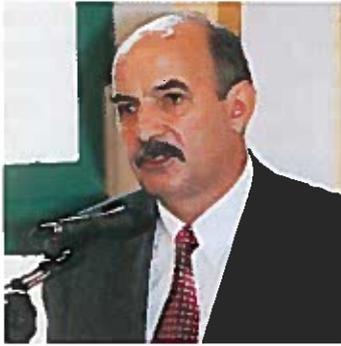
Le régime de la navigation sur le Danube, institué voilà 50 ans par la Convention, a indubitablement contribué à l'élargissement de la coopération des pays danubiens visant à combler les besoins du trafic par voie nautique

des pays, ainsi qu'à la coopération plus étroite entre les entreprises de navigation danubienne dans le but d'exploiter au maximum la voie d'eau danubienne pour le transport des marchandises et des passagers dans le système des transports de ces Etats.

La Commission du Danube, créée en vertu de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, continue de contribuer de manière positive à la réalisation des objectifs fondamentaux de la Convention: créer les conditions nécessaires pour assurer la navigation libre et en toute sécurité sur le Danube, en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens. Le but de cette coopération multilatérale est de resserrer et développer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres Etats.

Distingués participants de la séance solennelle,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi pour conclure, de vous assurer que la République Slovaque soutiendra pour l'avenir également et par tous moyens, l'activité de la Commission du Danube en y participant intensément, afin de maintenir le développement de la coopération internationale et l'exploitation pacifique du Danube, pouvant être d'ores et déjà considéré comme une importante voie d'eau internationale.



M. Orest Dmitrievitch KLYMPOUSH
*Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire
d'Ukraine en République de Hongrie
Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube*

Madame le Président,
Mesdames et Messieurs,

J'ai le grand honneur et la grande satisfaction de féliciter au nom du Gouvernement de l'Ukraine tous les participants de la Session jubilaire consacrée au Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Il y a cinquante ans, s'achevait avec succès l'élaboration d'un des actes importants de la réglementation d'après-guerre en Europe.

La conclusion de la Convention de Belgrade a créé des conditions préalables, ainsi que des conditions juridiques internationales favorables afin d'assurer une étroite coopération entre les pays danubiens dans l'exploitation efficace du Danube, importante voie de transport nautique d'Europe, fleuve sur les rives duquel sont situés aujourd'hui dix Etats souverains.

Au regard du passé et en analysant l'activité de la Commission du Danube, il est justifié de conclure que c'est notamment la Convention de Belgrade de 1948, qui a pu assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, aussi bien que dans le but de resserrer les liens économiques et culturels de ces pays entre eux et avec les autres pays. Ce fait est nettement prouvé par les données présentées dans le rapport du Secrétaire de la Commission du Danube, M. Bogdanov.

Les années passées ont démontré que nombre de questions complexes ont été résolues dans un esprit d'entente réciproque, d'égalité et de respect mutuel. Le caractère des interactions et des interrelations sur le Danube dans le cadre de la Commission du Danube est devenu, de toute évidence, une des composantes ayant défini les processus qui se déroulent au sein de l'Europe contemporaine.

Il est incontestable que la riche expérience accumulée par la Commission ainsi que l'esprit d'entente réciproque qui s'y est établi, sont le gage de ce que pour l'avenir également, elle travaillera avec succès pour le développement de la coopération économique paneuropéenne et l'amélioration des relations de bon voisinage en Europe.

La mise en exploitation en 1992 du canal Rhin-Main-Danube, ainsi que l'augmentation, cette année, du nombre de pays membres de la Commission du Danube, constituent les jalons d'une nouvelle étape dans la vie du vieux Danube. L'adhésion à la Commission, dans un avenir proche, de l'Allemagne, de la Croatie et de la Moldova conclura le processus d'unification de la grande "famille" danubienne.

On peut souligner aujourd'hui que le Danube, une des plus importantes voies d'eau d'Europe Centrale, a relié les peuples de nos pays et contribué au développement économique, social et culturel.

En même temps, la coopération dans le cadre de la Commission du Danube a une grande importance politique et économique pour l'Ukraine.

Ces dernières années, le volume du trafic réalisé sur le Danube par les compagnies d'Ukraine "La Compagnie Ukrainienne de Navigation Danubienne" et "OUKRETCH-FLOTTE", a augmenté. Les transports sur les lignes Danube-Dniepr et Danube - les ports de la Mer Noire et de la Méditerranée sont également en voie de développement. Il est à espérer que les nouvelles conditions stimuleront également de nouveaux transporteurs concurrentiels de divers pays.

Aujourd'hui, nous devons considérer le Danube du point de vue des exigences formulées à l'égard des couloirs de transport européens. Le Danube a été reconnu comme tel lors de la Troisième Conférence Paneuropéenne des Ministres des Transports à l'occasion de laquelle la délégation de l'Ukraine notamment, avait été à l'initiative d'amendements suite auxquels avait été défini le 7^e couloir de transport danubien.

A propos du 7^e couloir de transport et de l'avenir de la Commission du Danube, il est indispensable de répondre à la question de savoir dans quelle mesure la Convention de Belgrade, adoptée il y a 50 ans, répond-elle aux réalités géopolitiques et économiques existant dans cette région aujourd'hui, et dès lors, on ne saurait voir qu'il est désormais nécessaire de perfectionner l'activité de la Commission-même.

L'Ukraine ne considère les futures transformations de la structure du Secrétariat de la Commission du Danube que comme étant une première étape de ce travail.

Notre temps exige que, parallèlement à l'intensification de l'activité de la Commission du Danube, dans les intérêts de tous les pays danubiens et des autres pays et peuples, soient établis des critères clairs, intelligibles lors de l'éventuelle extension de la Commission du Danube. Procédant de la transformation déjà mentionnée du Danube dans un couloir de transport transeuropéen, l'Ukraine est prête à proposer l'une des variantes possibles.

Je vous prie de m'excuser de sortir du cadre des thèmes habituels, mais considérant que le Danube est un organisme ancien, grand, complexe et intéressant, au sujet duquel nous désirons tous en savoir le plus possible, la délégation de l'Ukraine a préparé pour toutes les délégations l'ouvrage "La biogéographie historique du Danube", dont l'un des auteurs, l'académicien Vassili Shépa, se trouve parmi nous. Nous sommes persuadés que les patriotes du Danube trouveront dans ce livre un grand nombre de choses intéressantes.

Pour conclure, je voudrais exprimer notre sincère reconnaissance au Président de la Commission, Mme Mitrova, au Gouvernement de la Hongrie et au Secrétariat de la Commission du Danube pour l'organisation impeccable de la Session Jubilaire et souhaiter à tous les participants une bonne santé et de futurs succès sur le Danube.



M. Balsa SPADIJER

*Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire
de la République Fédérale de Yougoslavie
en République de Hongrie*

Madame le Président,
Messieurs les Représentants,
Mesdames et Messieurs,

C'est un grand plaisir pour moi d'avoir la possibilité de vous saluer aujourd'hui au nom du Gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie, à l'occasion du Cinquantenaire de la signature à Belgrade de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Je saisis cette occasion pour saluer également les trois nouveaux Etats membres: la République Fédérale d'Allemagne, la République de Croatie et la République de Moldova. Je suis profondément convaincu que leur adhésion à la Convention de Belgrade contribuera à l'accroissement de la confiance entre les pays de la région et stimulera une large et multilatérale coopération dans tous les domaines.

La signature des Protocoles additionnels est un tournant dans l'histoire de la Commission du Danube, une des plus anciennes et plus prestigieuses organisations internationales.

Comme vous le savez, le dr. Bulajic, adjoint du Ministre des Affaires étrangères de Yougoslavie a remis le 21 avril au nom du gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie, pays dépositaire de la Convention et des Protocoles additionnels, les copies certifiées des deux protocoles aux ambassadeurs des pays signataires desdits protocoles, ouvrant de cette manière le processus de ratification, dont le résultat serait de créer une base légale pour la coopération de tous les pays de la région en ce qui concerne le régime de la navigation sur le Danube.

L'admission de trois autres Etats danubiens à la Commission du Danube a lieu au cours d'une période où la coopération dans cette région acquiert une signification nouvelle et, tout en développant le processus d'intégration, sort du cadre des intentions initiales des signataires de la Convention d'il y a 50 ans.

Il est indiscutable que la coopération danubienne ouvrira un nouveau chapitre dans les domaines du commerce, des finances, de la culture, de la protection de l'environnement etc., c'est pourquoi il est nécessaire de prendre conscience de ces nouveaux aspects.

En conférant une importance particulière au développement du Danube en tant que fleuve de l'amitié et de la coopération fructueuse, la Yougoslavie accorde une grande importance à la poursuite des travaux du Comité pour la préparation de la Conférence diplomatique, qui établira les dimensions futures de la Convention. Dans ce sens, nous avons proposé que Belgrade accueille la prochaine réunion du Comité préparatoire.

Excellence,

La diversité des peuples habitant notre région contribue au renforcement des processus qui s'y déroulent en cette période d'intégration paneuropéenne. Ceci confère à la Commission du Danube le caractère d'un vrai forum européen contribuant à l'esprit de paix, d'amitié et de coopération.

Pour conclure, je voudrais souligner que le Danube sera un véritable facteur de stabilité et d'unification et que cet esprit portera ses fruits à tous les peuples.



M. Gerhard FULDA
*Ambassadeur
Chef-adjoint de département
au Ministère des Affaires étrangères
de la République Fédérale d'Allemagne
Président de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin*

Excellences,
Mesdames et Messieurs,

L'Allemagne est traversée par les deux grands fleuves européens que sont le Rhin et le Danube. J'ai l'honneur aujourd'hui, de vous transmettre les félicitations du gouvernement fédéral à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de la Commission du Danube de même que, en ma qualité de président, les meilleurs voeux de tous les membres de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, "soeur aînée" de la Commission du Danube.

Ces deux commissions fluviales ont été créées à la suite du Congrès de Vienne qui s'est tenu il y a bientôt 190 ans et qui demandait, d'une manière clairvoyante et plus que jamais actuelle, la libre navigation sur les deux grands fleuves européens. C'est avec une certaine hésitation que les Etats riverains du Danube se sont attelés à cette tâche. Au début, ils ont même créé deux commissions qui ont débouché par la suite sur des commissions dans lesquelles tous les Etats riverains n'étaient certes pas représentés, mais réunissaient de grandes nations européennes. Ces dernières attachent aujourd'hui beaucoup d'importance à la libre navigation dans l'Europe tout entière.

Il n'en a pas toujours été ainsi. Il a fallu attendre longtemps pour que la Commission du Rhin et la Commission du Danube se rejoignent. C'est de nouveau un acte final, signé cette fois à Helsinki, qui a donné l'impulsion nécessaire. A l'initiative de la Commission du Danube, un arrangement sur la

coopération dans le domaine technique a été établi en 1975/76.

Mais ce n'est qu'à partir du moment où les deux systèmes fluviaux ont été reliés par le canal Main-Danube, et surtout grâce à l'intervention incessante de M. Strasser, Directeur général, que l'on a assisté depuis 1990 à une coopération concrète et approfondie. Depuis lors, il va de soi qu'il y ait des échanges d'informations, d'expériences et de vues dans un esprit de confiance. La coopération pratique qui s'opère entre les deux commissions dans le domaine technique s'appuie sur une assise solide. Elle s'est développée sur la base de la confiance mutuelle et c'est sur ce fondement que nous pouvons bâtir.

Par ailleurs, les différences entre les deux régimes fluviaux ressortent aussi plus nettement: les décisions de la Commission centrale du Rhin obligent les Etats membres à transposer telles quelles ses prescriptions dans la législation nationale, alors que la Commission du Danube donne des recommandations à ses Etats membres. Il existe pour le Rhin une patente de bateau unique et pour le Danube des documents nationaux de bord, qui sont reconnus réciproquement.

C'est pourquoi, la question de la reconnaissance mutuelle des documents de

bord soulève des problèmes. Il convient de trouver des solutions qui facilitent l'acquisition des documents nécessaires pour un régime fluvial quand on est en possession des documents de l'autre régime. En outre, la navigation sur le Rhin est régie par une juridiction propre, qui n'existe pas pour le Danube. Il y a lieu de se réjouir de la coopération qu'entretiennent les deux commissions dans le domaine de l'élimination des déchets et de la protection de l'environnement dans la navigation fluviale. A cet égard, des solutions prises d'un commun accord voient le jour.

Nos regards se tournent vers l'avenir. Une Europe qui s'unit ne peut avoir des régimes de navigation différents, encore moins aujourd'hui qu'à l'époque du Congrès de Vienne. Les réseaux de transport transeuropéens convergent. Les voies navigables jouent un rôle croissant dans la stratégie paneuropéenne de transport. La navigation fluviale, en tant que moyen de transport à grande capacité économique et écologique, a droit à des conditions cadres meilleures et plus avantageuses. Ce n'est qu'ensemble que nous pouvons relever ces défis, par conséquent, il est une bonne chose que l'Allemagne ne commémore plus avec vous cet anniversaire uniquement en tant qu'observateur de longue date de la Commission du Danube et en tant qu'Etat riverain du Danube.

La signature des documents d'adhésion à la Convention sur le Danube, il y a de cela un mois, ici même à Budapest, a

marqué une étape décisive. En effet, l'Allemagne pourra, après la ratification qui, nous l'espérons, aura lieu rapidement, prendre sa place en tant que membre à part entière au sein de la commission fluviale pour l'ensemble du tronçon navigable du Danube. Nous nous réjouissons de ce que, pour la première fois depuis la fin de la Première Guerre mondiale, tous les Etats riverains du Danube, y compris l'Allemagne, coopèrent ainsi au sein de cette commission fluviale riche en traditions.

Je suis convaincu que les perspectives d'harmonisation des régimes fluviaux se sont ainsi améliorées. En tant qu'Etat riverain du Rhin, l'Allemagne participera à la Commission du Danube. A l'inverse, nous comptons sur la participation prochaine de l'Autriche, Etat riverain du Danube, au sein de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. A cela s'ajoute l'intégration qui progresse rapidement dans le contexte européen. Notre objectif doit être d'augmenter l'efficacité de la navigation fluviale en Europe, tâche à laquelle l'Allemagne entend participer énergiquement.

Il faut maintenant que la Commission du Danube mette à profit résolument ces conditions favorables et ces chances en adaptant sans tarder sa future structure et ses méthodes de travail à ces défis.

Je vous souhaite à tous beaucoup de courage et de clairvoyance dans l'exécution de cette tâche et un grand succès pour la future coopération au profit de la navigation fluviale paneuropéenne et, ainsi, pour la prospérité de tous les habitants de la région du Danube.



M. Ion CĂPĂȚÎNĂ
*Vice-ministre des Affaires étrangères
de la République de Moldova*

Madame le Président,
Mesdames et Messieurs les chefs de délégations,
Excellences,

Permettez-moi de me joindre aux intervenants précédents pour adresser mes remerciements sincères et cordiaux au Secrétariat de la Commission du Danube et aux autorités hongroises pour l'accueil chaleureux et les excellentes conditions de travail.

C'est un grand plaisir pour moi de participer à cette Session jubilaire, dans le cadre de laquelle j'ai la mission et l'honneur de représenter la République de Moldova qui, suite à la signature le 26 mars dernier des Protocoles additionnels à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, a été acceptée au sein de cette organisation internationale. En profitant de cette agréable occasion qui m'est offerte, permettez-moi d'exprimer aux Représentants des Etats-membres de la Commission du Danube, au Président et au Secrétariat la reconnaissance du Gouvernement de la République de Moldova pour leur bienveillance et leurs efforts déployés en vue de signer les documents susmentionnés, après l'entrée en vigueur desquels, la République de Moldova deviendra membre de plein droit de la Commission du Danube. Je voudrais déclarer que le peuple et le Gouvernement de mon pays comptent toujours sur la même attitude favorable de la part des Etats-membres de la Commission du Danube quant à l'accomplissement des procédures internes nécessaires pour que les Protocoles signés entrent en vigueur le plus tôt possible.

En profitant de cette occasion, je voudrais remercier le Gouvernement yougoslave, qui nous a déjà remis la copie certifiée de ces documents.

Madame le Président,

Je suppose que notre aspiration constante à devenir membre de la Commission du Danube ne saurait être pleinement comprise par tout le monde, d'autant plus que nous faisons nos premiers pas dans ce domaine de collaboration, et il semblerait que nous ayons d'autres directions d'activité, aussi importantes, vers lesquelles nous devrions orienter nos efforts.

Pour nous, l'appartenance à la communauté des Etats danubiens et la coopération dans le cadre de la Commission du Danube en particulier, ont plusieurs significations. Il ne s'agit pas seulement du régime de la navigation sur le Danube où à peine commencent à naviguer nos premiers navires, tout comme il ne s'agit pas, non plus et seulement du terminal de Giurgiulești, qui aura un grand impact sur l'économie de la République de Moldova. Nous sommes fortement attachés à notre passé, à l'histoire de mon pays, qui a été un Etat du Danube, le plus grand fleuve de l'Europe, et un Etat riverain de la Mer Noire. Nous apprécions également et nous efforçons de valoriser pleinement les nouvelles possibilités de coopération offertes par les différents organismes et organisations internationaux, parmi lesquels la Commission du Danube.

Ainsi, nous envisageons notre admission à la Commission du Danube comme un pont entre le passé et le futur, comme une opportunité de s'affirmer dans le présent, comme une reconnaissance de notre appartenance à la Communauté des Etats Européens et, en même temps, comme une confirmation de la disponibilité de ces Etats à coopérer, par cette voie, avec la République de Moldova.

Dans cet ordre d'idées, je voudrais souligner encore une fois que nous nous efforcerons d'élargir une telle coopération, pour qu'elle dépasse le domaine purement technique et pour s'étendre dans le domaine économique, social et politique, là où il est possible. Nous maintenons également la même position dans le cadre de la coopération économique de la Mer Noire. Nous considérons de la même façon, par exemple, la collaboration trilatérale avec les pays voisins, la Roumanie et l'Ukraine, dans le cadre de laquelle seront créées les eurorégions Prutul de Sus, Dunarea de Jos et la zone de libre-échange de Giurgulești-Galați-Réni, mais dans le cadre de laquelle nous collaborerons également sur le plan politique et social.

Je crois que les domaines de coopération auxquels je me suis référé ci-dessus, pourraient être valorisés de même dans le cadre de la Commission du Danube, la plus vieille organisation intergouvernementale de la région danubienne, ayant pour but de contribuer au renforcement des relations tant entre les Etats danubiens qu'avec les autres Etats. D'ailleurs, la Commission a déjà une très riche expérience dans ce domaine, ce qui représente un capital considérable à la disposition des Etats-membres.

En perspective, de nouvelles formes de coopération danubienne pourraient être discutées, telles que la création de structures réglant le trafic des marchandises sur le Danube, l'institution de banques mixtes, de zones de libre-échange, etc. Une autre possibilité effective pour élargir la coopération dans

le cadre de la Commission du Danube est l'admission de nouveaux Etats danubiens, qui, à présent, participent aux travaux des sessions en qualité d'observateurs. Il est vrai que chaque Etat, qu'il soit petit ou grand, a sa propre expérience, qui peut constituer une contribution à la cause commune de la collaboration internationale pour la paix, la sécurité et la prospérité.

Honorable assistance,

Il est bien connu que le Danube est depuis longtemps considéré comme un fleuve de l'amitié, la plus importante artère européenne de communication sur l'eau. A présent, il est non seulement une artère de transport, mais aussi une voie servant au développement des relations économiques, culturelles et spirituelles entre les peuples habitant le bassin du Danube. Un rôle important dans ce sens revient à la Commission du Danube, que nous voyons comme un organisme de coopération régionale. Durant ses années d'activité, elle a fait preuve de vitalité et de capacité à faire face aux différents défis, à élaborer et mettre en application divers mécanismes de coopération, ainsi qu'à résoudre les problèmes survenus.

Nous nous rapprochons de la fin du siècle et de la fin du millénaire, moment où l'on fait et fera beaucoup de bilans. La Session jubilaire constitue une bonne occasion de revoir l'activité de la Commission du Danube, et je crois que les nouveaux membres de cette organisation, parmi lesquels se trouve mon pays, auront la possibilité de connaître les conclusions tirées de la riche expérience des Etats qui agissent depuis longtemps au sein de la Commission du Danube. La République de Moldova accorde et accordera une attention particulière à la navigation sur le Danube et à la coopération dans la région danubienne, et je voudrais vous assurer qu'elle fera tout son possible pour contribuer au développement et à l'approfondissement des relations avec tous les Etats parties à la Convention.



M. Željko LUŽAVAC
*Ministre de la Navigation, des Transports
et des Télécommunications
de la République de Croatie*

Madame le Président,
Honorables Collègues,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de saluer tous les délégués et distingués invités, et de vous adresser quelques mots.

J'ai l'honneur particulier et le plaisir d'être présent à cette séance solennelle de la Commission du Danube à l'occasion du cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Au nom de la délégation de la République de Croatie, je vous félicite de l'activité efficace de la Commission du Danube, qui a grandement contribué au développement des voies de navigation intérieure et à la protection de l'environnement.

A cette occasion, je voudrais Vous remercier, Madame le Président, le Directeur général, Monsieur Hellmuth Strasser, le Secrétariat de la Commission du Danube et tous les Représentants des pays membres, qui ont accordé leur soutien à la République de Croatie pour qu'elle devienne membre de votre organisation.

La Croatie prendra activement part aux travaux de la Commission du Danube en vue d'atteindre les buts pour lesquels s'engage la Commission du Danube.

Dans ce sens, la République de Croatie a adopté le programme pour le développement intensif des voies de navigation intérieure. Jusqu'à la fin de cette année, toutes

les voies internationales de la Sava, de la Drava et du Danube devraient être ouvertes à la navigation.

Un des plus grands projets pour le transport devrait commencer à se réaliser prochainement: il s'agit de la construction du canal Danube-Sava, qui réduirait dans une grande mesure la voie navigable d'environ 417 km. Après ces travaux, les conditions de navigation sur les fleuves Sava et Drava atteindront le niveau de la classe IV.

De cette façon, avec le transport combiné bateau/chemin de fer, on pourrait réaliser une meilleure liaison entre les pays du Danube et l'Adriatique, et inclure les compagnies de navigation croates dans les transports européens, ce qui influeraient sur la création d'un meilleur système de transport européen.

Nous espérons que dans son futur travail, la Commission du Danube réussira à unifier les prescriptions actuellement en vigueur sur le Rhin, le Danube et sur les autres voies navigables internationales, et à écarter tous les obstacles qui empêchent la navigation, ainsi qu'à améliorer les mesures de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement.

En conclusion, permettez-moi de vous féliciter encore une fois à l'occasion de ce grand jubilé en vous souhaitant beaucoup de succès pour le futur travail.



M. Toloutay Skakovitch SOULEÏMENOV
*Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire
de la République du Kazakhstan en République de Hongrie*

Mesdames et Messieurs,
Honorable Présidium,

Permettez-moi, avant toute chose, de saluer chaleureusement au nom de la République du Kazakhstan, la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantenaire de la Convention de Belgrade et de souhaiter à la Commission une grande et fructueuse activité.

Je voudrais également saluer les délégations de la Moldova, de la Croatie et de l'Allemagne, pays qui deviendront prochainement membres de cette honorable organisation internationale, et leur souhaiter du succès quant à la coopération fructueuse dans l'intérêt de chacun de ces pays, ainsi que de tous les Etats danubiens.

Le Kazakhstan manifeste un vif intérêt pour l'activité de la Commission du Danube et nous sommes reconnaissants que la direction de la Commission du Danube aille à notre rencontre dans cette affaire. L'intérêt du Kazakhstan à l'égard de la Commission du Danube est bien légitime. Nous voudrions, en tant qu'Etat euroasiatique et étant donné qu'une importante partie de notre territoire, la région de l'Oural, se trouve en Europe, coopérer aussi bien dans le domaine du commerce que dans celui de la culture avec les Etats européens par le biais du Danube, deuxième fleuve d'Europe en rapport à sa longueur. Nous sommes surtout intéressés par les aspects économiques de cette coopération. Le Kazakhstan, pays de l'Asie Centrale, est un des plus grands pays (3.000.000 km², la huitième place dans le monde après l'Australie), riche en ressources minérales et naturelles et le peuple qui habite ce territoire possède une histoire spirituelle et culturelle très riche. Nous souhaiterions que notre pays soit

admis dans l'avenir au sein de la Commission du Danube en tant qu'observateur permanent. Le Gouvernement du Kazakhstan a officiellement adressé en 1997 cette requête à la direction de la Commission du Danube. Il me semble que les temps sont proches où la Commission du Danube apportera d'éventuels amendements à la Convention de Belgrade, ce qui donnera la possibilité d'accepter dans cette organisation des Etats non danubiens, dans la mesure où il en serait profitable pour tout le monde, aussi bien du point de vue économique que des relations culturelles.

Il nous semble que si le Kazakhstan prend part aux travaux de cette organisation internationale en tant qu'observateur et participant, le volume du trafic des marchandises sur le Danube augmentera en conséquence. Les chiffres actuels prouvent d'ailleurs que le trafic de 1997 par rapport à 1996, a commencé d'augmenter progressivement. Le Kazakhstan pourrait contribuer à l'intensification des flux de marchandises entre les Etats euroasiatiques et les pays qui en manifestent le vif intérêt.

Nous espérons être à l'avenir membres de plein droit à la Commission du Danube, cette organisation internationale d'une grande autorité.

Au terme de ce bref discours, je voudrais offrir comme preuve de notre respect, un petit souvenir - un tapis qui personnifie notre République, afin qu'il rappelle le Kazakhstan au sein de la Commission du Danube.

(Il remet le souvenir)



M. Ismet BIRSEL
*Ambassadeur Extraordinaire et
Plénipotentiaire de la République de Turquie
en République de Hongrie*

Madame le Président,

Qu'il me soit permis avant tout de souligner, en tant que représentant de la Turquie, que c'est un privilège tout particulier de m'adresser à la Commission du Danube.

Car la Turquie, étant un des pays signataires de la Convention de Paris de 1856, faisait partie jadis de la famille danubienne.

Ce fleuve, qui est l'une des plus importantes voies navigables de notre vieux continent, traverse les pays amis avec lesquels la Turquie développe des relations économiques à la fois sur le plan bilatéral et sur le plan multilatéral.

Le Danube ne constitue plus, comme dans le siècle passé, une ligne de démarcation, mais, au contraire, une route qui s'ouvre vers le coeur de l'Europe. Je dois donc remercier ceux et celles qui nous ont donné cette occasion d'être présents à cette session jubilaire.

Madame le Président,

Celui qui dit Danube, dit Mer Noire. Ils forment deux espaces de coopération économique et politique non seulement contigus mais également chevauchants. Ces deux espaces sont tissés l'un à l'autre par des liens d'interdépendance dans beaucoup de domaines.

En effet, qu'ils soient sur le plan de la navigation ou sur le plan de l'environnement, les problèmes qui se posent pour l'un ou pour l'autre sont similaires, sinon identiques. Par conséquent, l'on ne peut guère trouver des

solutions satisfaisantes pour ces problèmes sans vue d'ensemble, sans prendre en considération les réalités existant dans l'un ou l'autre espace économique.

Ceci peut être une des raisons pour lesquelles les pays de la Mer Noire se trouvent être réunis au sein de cette Commission. Ce n'est que la Turquie, pays de la Mer Noire avec ses côtes qui couvrent la partie sud du bassin, qui soit restée, avec la Géorgie, en dehors de la Commission du Danube.

Les détroits turcs, le Bosphore et les Dardanelles, étant les seuls passages maritimes qui lient la Mer Noire à la Méditerranée, constituent, par leur position géographique singulière, une autre raison, une autre justification de l'intérêt de la Turquie pour les travaux de la Commission du Danube. En effet, ces deux voies maritimes forment ensemble en quelque sorte, la prolongation du Danube même. Au point de vue du transport, maritime ou fluviale, une interdépendance toujours plus croissante existe entre le Danube et ces détroits.

Là aussi, une approche globale s'impose pour mieux répondre aux intérêts communs des pays de la région.

Madame le Président,

Nous vivons à l'heure actuelle, dans une ère de globalisation accrue. Plusieurs espaces de coopération économique régionale se développent. Une interaction, une interdépendance de plus en plus forte se fait

sentir entre eux. Il va de soi que les deux espaces de coopération économique, danubienne et de la Mer Noire, se conjuguent aujourd'hui ensemble.

La Turquie, qui a pris l'initiative de la mise en oeuvre de la coopération économique entre les pays de la Mer Noire, se félicite de la visite du Directeur général de la Commission du Danube, le distingué Ambassadeur Hellmuth Strasser à Istanbul pour rencontrer les responsables de l'Organisation de la Mer Noire. Nous sommes persuadés que ces contacts ouvriront de nouvelles perspectives pour les deux organisations et constitueront un début bénéfique pour une coopération fructueuse dans l'intérêt commun de nos pays. Par la même occasion, je tiens à réitérer l'invitation du gouvernement turc au Directeur Strasser pour des échanges de vues avec les autorités compétentes turques.

Madame le Président,

La Commission du Danube, nous le savons, a traversé une période de réflexion, une période de tâtonnement. Une telle période s'imposait, d'ailleurs, à un moment où de nouvelles conditions socio-économiques et politiques régnaient dans la région danubienne. Voilà un domaine vers lequel nous devons nous orienter. Afin de mieux s'adapter aux nouvelles réalités politiques de l'Europe, une série de questions s'est posée à la Commission. L'identification des réformes à entreprendre et

l'élargissement de l'organisation par de nouvelles adhésions constituent, à présent, deux questions fondamentales pour la Commission. En d'autres termes, comment donner une efficacité accrue, une vie plus dynamique à la plus ancienne organisation de la région danubienne. Comment peut-on donner une nouvelle structure à la Commission pour faire face à de nouvelles conditions et pour profiter des nouvelles possibilités de la coopération économique?

La Turquie, consciente de l'importance de ces questions, se déclare prête à contribuer, par tous ses moyens, au succès des travaux de la Commission du Danube qui tend à devenir un forum où une coopération économique plus intense se fera tout autour de l'épine dorsale de cette partie de l'Europe qu'est le Danube.

A un moment où la Commission du Danube se trouve, pour ainsi dire, au seuil d'une nouvelle vie plus dynamique, je déclare, à l'occasion de cette séance jubilaire, que la Turquie, en tant que pays de l'espace de la Mer Noire et en tant qu'ancien membre de la famille danubienne, souhaite réintégrer de plein droit la Commission du Danube.

L'adhésion de la Turquie sera bénéfique, sans aucun doute, à la fois pour l'espace danubien et pour celui de la Mer Noire. La Turquie possède pour cela les moyens nécessaires et une volonté politique ferme.



M. J. Capel FERRER
*Directeur de la Division des transports de la
Commission Economique pour l'Europe
des Nations Unies*

Madame le Président,
Messieurs les Ministres,
Monsieur le Secrétaire d'Etat,
Mesdames et Messieurs,

C'est un grand honneur pour moi de représenter la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à l'occasion de la célébration du Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Je tiens pour cette heureuse occasion, à féliciter la Commission du Danube, ses pays membres et son Secrétariat. Je tiens également à témoigner du soutien de mon organisation à la Commission du Danube et à souhaiter à cette célébration, mais aussi aux travaux futurs de la Commission, le plus grand succès.

Madame le Président, la navigation fluviale en Europe est, comme chacun le sait, confrontée à de nombreux problèmes qui entravent son développement. Il s'agit tout particulièrement du faible développement du réseau de voies navigables d'importance internationale et de la fiabilité limitée de la circulation sur certaines voies navigables. Aussi, pour que ce mode de transport soit plus attractif pour les expéditeurs, la flotte et, tout particulièrement les ports, doivent-ils être modernisés et faire partie de la chaîne logistique de transport d'aujourd'hui. En plus de ces problèmes dans une large mesure naturels, il existe également nombre de difficultés à caractère purement administratif, donc en grande partie artificielles et arbitraires, qui entravent le développement du transport international par voie navigable. Il est très important d'éliminer ces entraves.

En même temps et paradoxalement, il est communément admis que ce mode de transport soit l'un des plus économiques et des plus acceptables écologiquement et qu'il possède des réserves de capacité considérables. Dans nombre de cas, il représente une alternative valable au transport routier et peut contribuer à pallier ses problèmes de congestion. Le Danube, en particulier, possède un potentiel formidable, compte tenu de sa capacité et du trafic réel. Vu l'importance économique de cette artère de trafic, les conférences paneuropéennes de transport de Crète et d'Helsinki ont inclut cette voie navigable dans la liste des Couloirs Paneuropéens.

La CEE/ONU a une longue expérience de coopération avec l'objectif de développer les transports en Europe. Depuis sa création en 1947, la CEE/ONU s'est donnée pour objectif de créer en Europe un système de transports intérieurs cohérent, efficace et équilibré, qui poursuit les objectifs de sécurité et de protection de l'environnement. Dans cette perspective, la CEE/ONU s'efforce de promouvoir l'harmonisation et la modernisation des règles et normes techniques et de sécurité, le développement des infrastructures de transport et la facilitation du passage des frontières. Les activités de la CEE/ONU, plus particulièrement celles relatives au transport par voie navigable, sont nombreuses et variées et la Commission du Danube est l'un de nos

partenaires privilégiés pour mener à bien les travaux des gouvernements dans ce secteur.

Pour ne citer que les exemples les plus significatifs, je mentionnerais que le Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU a notamment adopté en janvier 1996 l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). Cet accord représente le cadre juridique qui établit le réseau européen de voies navigables d'importance internationale, et fournit la base technique sur laquelle les gouvernements peuvent planifier le développement et la construction de ce réseau d'une manière coordonnée. Aujourd'hui cet Accord a déjà été signé par dix-sept Etats dont six ont déjà déposé leurs instruments de ratification. Nous attendons que l'Accord entre en vigueur très prochainement.

Aussi, et afin de promouvoir l'intégration de la navigation fluviale dans la chaîne de transport combiné, le Comité a adopté en 1997 le Protocole de l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable. Ce Protocole a jusqu'ici été signé par 12 Etats.

Madame le Président, je souhaite attirer votre attention sur l'importance de la mise en application effective de ces accords et j'invite tous les Etats membres de la Commission du Danube à procéder à cette mise en application aussitôt que possible et de façon soutenue. En ce qui concerne le Protocole à l'AGTC, je tiens à souligner l'importance toute particulière que revêtent les ports: leur équipement, qui doit être adapté pour le transport combiné, et l'accès aisé à leurs installations par les véhicules des autres modes de transports. C'est ainsi que la voie fluviale pourra efficacement être intégrée dans la chaîne logistique, qui utilise de plus en plus le transport combiné.

Un autre de nos travaux les plus importants est la révision des Prescriptions

européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voie navigable (ADN), qui a également été achevée en 1997. Les prescriptions de l'ADN existent maintenant et finalement dans les trois langues de travail de la CEE/ONU, et sont parfaitement en accord avec les règlements respectifs de la CCNR. Par ailleurs, pour que ces prescriptions deviennent juridiquement contraignantes, le Comité des transports intérieurs, en coopération avec la CCNR, entreprend depuis 1995 dans le cadre d'un Groupe de travail spécial, l'élaboration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie navigable, auquel les prescriptions susmentionnées seront annexées.

Actuellement le Groupe de travail CEE/ONU des transports par voie navigable est en train de réviser les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, ainsi que le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

Je tiens à souligner qu'au cours de tous ces travaux, nous avons toujours bénéficié de l'appui de la Commission du Danube, qui par ses décisions, a contribué efficacement à la mise au point des accord obtenus à Genève.

Je souhaiterais terminer, Madame le Président, en réitérant à tous les pays membres de la Commission du Danube - y compris ceux qui accèderont tout prochainement à la Convention de Belgrade (l'Allemagne, la Croatie et la Moldova) - le plus grand succès dans leurs efforts pour relever le défi du développement du transport par voie navigable sur le Danube. Dans la mesure de ses moyens et dans un contexte paneuropéen, la CEE/ONU s'efforce d'y contribuer. J'invite tous les Etats membres de la Commission du Danube à utiliser la CEE/ONU le plus largement possible.



M. Nikolai Antonovitch SLAVOV
Président de la société de navigation par actions
"OUKRRETFLOTTE",
Suppléant du Représentant de l'Ukraine
à la Commission du Danube

Madame le Président,
Mesdames et Messieurs,

Je vous remercie de m'avoir offert la possibilité de prendre la parole dans le cadre de cet honorable et représentatif forum international, consacré au Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Je me joins à toutes les interventions prononcées dans cette salle au sujet du rôle important joué par la Commission du Danube dans le renforcement de la coopération économique et culturelle des pays danubiens et dans la garantie de la libre navigation sur le Danube.

Après l'ouverture du canal navigable Main-Danube, les activités de la Commission du Danube et de celle du Rhin ont acquis une grande importance en vue d'accélérer le processus d'harmonisation et d'unification des règlements et des prescriptions de la navigation sur tout le réseau des voies de navigation intérieure d'Europe, de la Mer du Nord à la Mer Noire.

L'Ukraine apprécie hautement les efforts déployés par la direction et par le Secrétariat de la Commission du Danube, afin de résoudre ce problème et fait de son mieux pour leur accorder tout le soutien possible à cet effet.

En tant que premier Représentant de l'Ukraine souveraine à la Commission du Danube, élu Secrétaire de cette organisation, je me rappelle parfaitement le grand travail que nous avons accompli avec Messieurs Misur, Philev et Strasser, afin de réinstaurer la liberté de la navigation par le secteur yougoslave du Danube à la lumière des dispositions de la Convention de Belgrade.

Notre avis a été considéré avec attention au sein du Conseil de Sécurité de l'ONU et

grâce au concours de tous les pays danubiens, nous avons résolu ce problème avec succès.

Malheureusement, les conséquences de ces événements continuent d'avoir une influence négative sur les indicateurs d'efficacité de la navigation danubienne.

Pour cette raison et dans les conditions actuelles, la Commission du Danube doit déployer tous ses efforts pour faire renaitre les flux de marchandises déjà existant et en développer de nouveaux, pour éliminer les passages étroits sur le chenal navigable, et pour contribuer à l'affluence des investissements dans le développement de l'infrastructure, ainsi qu'à l'augmentation de la capacité de transport du couloir danubien.

Il est évident que l'adhésion de l'Allemagne, de la Croatie et de la Moldova à la Convention de Belgrade contribuera à l'accomplissement de cette tâche de la Commission du Danube parmi tant d'autres.

Je suis persuadé que grâce aux efforts concertés, nous serons à même de mieux mettre en oeuvre l'énorme potentiel et les réserves de la Commission du Danube dans l'intérêt de la navigation internationale du vingt-et-unième siècle.

Pour conclure mon intervention, en tant que Président de l'Association Internationale des Armateurs, qui réunit des compagnies de navigation des bassins du Danube, du Dniepr, de la Volga, de la Mer d'Azov, de la Mer Caspienne et de la Mer Noire, je voudrais féliciter tous les participants à l'occasion du jubilé de la Convention et de la Commission du Danube, vous souhaiter une bonne santé, du bien-être et, à la façon des marins: "sept pieds d'eau sous la quille!"



M. Dusan STRUGAR

Directeur général de l'entreprise de navigation fluviale yougoslave, au nom de la Conférence des Directeurs d'entreprises de navigation danubienne - parties aux Accords de Bratislava

Madame le Président,
Messieurs les chefs de délégation,
Mesdames et Messieurs,
Distingués collègues,

Sur décision de la Quarante-deuxième Conférence des Directeurs d'entreprises de navigation danubienne, j'ai l'honneur, au nom de la Conférence, de toutes les entreprises de navigation membres de celle-ci et des organisateurs de la Quarante-troisième session ordinaire de la Conférence de Belgrade, de saluer les organisateurs et tous les participants de la Session jubilaire de la Commission du Danube.

Au cours des dernières décennies, la Commission du Danube a travaillé de manière qualifiée et hautement professionnelle pour perfectionner le régime de la navigation sur le Danube, en justifiant pleinement sa position et son existence, en prêtant aux entreprises de navigation danubienne le concours qualifié requis, et leur a donné l'occasion, en adoptant des règlements pertinents, de réaliser leur activité de transport sans obstacles.

Durant tout ce temps et à notre satisfaction réciproque, la coopération entre la Commission du Danube et la Conférence des Directeurs s'est déroulée avec succès.

Aujourd'hui, alors que nous fêtons ensemble cette date importante qu'est le Cinquantenaire de la signature de la Convention à Belgrade, permettez-moi, au nom de toutes les entreprises de navigation da-

nubienne et en mon propre nom, d'exprimer notre reconnaissance à tous ceux qui participent aux travaux et contribuent à l'accomplissement avec succès des tâches de la Commission du Danube dans nos intérêts communs.

Je souhaite aux nouvelles générations, qu'elles aiment le Danube ainsi que nous l'aimons et, qu'à l'occasion de la Session jubilaire consacrée au Centenaire de la Commission du Danube, elles sachent quels travaux ont été accomplis par notre génération pour le perfectionnement du régime de la navigation sur le Danube.

Madame le Président,

Sur décision de la Quarante-deuxième Conférence des Directeurs d'entreprises de navigation danubienne, j'ai l'honneur de remettre à la Commission du Danube les flamme de toutes les entreprises de navigation danubienne - parties aux Accords de Bratislava, ainsi que le drapeau de la Conférence des Directeurs d'entreprises de navigation danubienne.

Je vous souhaite à tous une bonne santé, du bonheur et beaucoup de succès professionnel. Nous poursuivons notre voie vers le vingt-et-unième siècle!



M. Hans Peter MARTIN

*Représentant de l'Union ouest-européenne
des Chambres de Commerce et d'Industrie
des Régions Rhénane, Rhodanienne et Danubienne,
Secrétaire du groupe de travail voies d'eau*

Madame le Président,
Excellences,
Mesdames et Messieurs,

Au nom de l'Union ouest-européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie des Régions rhénane, rhodanienne et danubienne, je vous félicite cordialement à l'occasion du Cinquantenaire de la Convention de Belgrade. C'est avec plaisir que nous avons donné suite à votre invitation de participer à la solennité d'aujourd'hui. Notre Union coopère depuis longtemps déjà avec la Commission du Danube, organisation qui jouit de notre respect et dont nous apprécions les efforts et les réalisations dans le domaine du développement économique de toute la région danubienne et surtout dans l'aménagement de la voie d'eau et de la navigation qui l'utilise.

Les liens économiques établis entre les régions rhénane et danubienne sont de plus en plus serrés, ceci en grande partie grâce à l'ouverture en 1992 de la voie d'eau Main-Danube. Pendant plusieurs décennies, l'Union ouest-européenne des Chambres de Commerce s'est fermement prononcée en faveur de l'achèvement de cet ouvrage. Ceci concerne également l'aménagement du Danube en conformité avec les exigences de la navigation. En ce qui concerne l'élimination des passages étroits situés à Straubing-Vilshofen, à l'est de Vienne et en Hongrie, les milieux économiques représentés par l'Union agissent depuis longtemps déjà en présentant de nouvelles initiatives aux gouvernements concernés et aux organisations supranationales. Du point de vue de l'économie, l'aménagement du Danube se poursuit très lentement, toutefois, nous sommes heureux

que des mesures soient tout de même entreprises. A cet égard, nous pouvons vous assurer que notre soutien vous sera toujours acquis.

L'Union ouest-européenne des Chambres de Commerce accorde une grande importance au problème de la réglementation du marché européen de la navigation intérieure. Les régimes de la navigation sur le Danube et sur le Rhin ne sont pas encore harmonisés. Dans les milieux économiques, il est depuis longtemps question de la nécessité d'établir un régime paneuropéen de la navigation. Par l'établissement d'un tel régime, les deux commissions fluviales, de Strasbourg et de Budapest, seront confrontées à d'importantes tâches. De la même manière dont nous renouvelons nos messages adressés à la CCNR, nous voudrions vous inciter, ici, sur le Danube, à participer d'une façon plus intense à ces travaux. Ceci est, dans une large mesure, une affaire à résoudre à Budapest et à Strasbourg; nonobstant, la définition d'une conception générale ne saurait se passer de l'accord de la Commission Européenne de Bruxelles. Nous avons appris avec satisfaction que le nombre des membres de la Commission du Danube se trouvera augmenté avec l'Allemagne, la Croatie et la Moldova. Nous espérons que l'Autriche deviendra prochainement membre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Dans ce cas, l'Allemagne et l'Autriche, en tant que membres des deux commissions à la fois, seront appelées à trouver une solution rapide aux

problèmes de la navigation européenne. Les milieux économiques sont prêts à y accorder tout le concours possible.

Au sein de notre Union, sont représentées en tant que membres de plein droit, 86 chambres de commerce et d'industrie de Belgique, d'Allemagne, de France, du Luxembourg, d'Autriche, de Hollande, et de Suisse et 5 chambres de Bulgarie, d'Italie, de Slovaquie et de Hongrie, jouissant du statut d'invité. Actuellement, nous réfléchissons sur la nécessité de changer la dénomination de notre

Union. Dans la situation actuelle, il faudra lever prochainement les limitations qui stipulent que seules les chambres d'Europe de l'Ouest peuvent être membres de plein droit. Notre caractère paneuropéen est également souligné par le fait que nous voyons aujourd'hui rassemblés dans cette salle des représentants de Bratislava, de Vienne, de Duisburg et de Rotterdam.

Dans ce contexte je voudrais vous transmettre les salutations et meilleurs voeux de Duisburg.



M. J. SIMONS

*Union ouest-européenne des Chambres de Commerce
et d'Industrie des régions Rhénane, Rhodénienne
et Danubienne
Rotterdam*

Madame le Président,
Excellences,
Mesdames et Messieurs,

En tant que représentant adjoint de l'Union pour laquelle travaille également mon collègue Martin, je tiens à notifier que la langue française commune à nos organisations, se trouve être l'une des trois langues officielles de notre Union, avec l'allemand et le néerlandais, outre l'anglais utilisé pour établir notre budget (que tous comprennent lorsqu'il s'agit d'argent), et précédemment employé au cours de ce jubilé.

Ma tâche est ici de vous offrir un cadeau. Non pas un cadeau matériel, comme le tableau "La Neva et le pont" de la délégation russe, le tapis du Kazakhstan ou encore le vase de l'Ukraine, mais un cadeau non matériel: une pensée, qui, nous l'espérons, ne restera pas un rêve.

Cette pensée est la suivante: le manque de succès notable et non ignoré dans les travaux d'harmonisation des deux Commissions fluviales est contradictoire avec les accords futurs sur le droit privé, dans le cadre desquels, entre autre, la question de la faute nautique s'est vue réglée suite au fait que les Pays-Bas et la Belgique y avaient également consenti. Concernant le droit public, dit aussi régime fluvial, les pouvoirs publics nationaux, membres des mêmes Commissions, doivent à présent intervenir. Il existe aujourd'hui une ambition commune pour laquelle chaque pays voudrait établir des relations avec l'Union Européenne soit en tant qu'adhérent, soit en

tant que partie à un traité d'association avec celle-ci. En l'an 2000, le système de la navigation fluviale dans l'Union Européenne sera, pour l'essentiel, unifié. Tous les pays européens, de l'Atlantique à l'Oural, devraient soumettre lors des négociations avec l'UE, des règles et des protocoles visant à un système uniforme de la navigation fluviale paneuropéenne. Alors, pourquoi ne pas faire une "épiphanie"? Trois fois, la Commission du Danube, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et l'Union Européenne, pour créer ensemble un système paneuropéen uniforme.

Enfin, je voudrais également, Madame le Président, vous transmettre les félicitations de la Chambre de Commerce de Rotterdam, au sein de laquelle j'effectue mon travail quotidien. Possédant le plus grand port maritime au monde, Rotterdam a été désignée par la représentante de la délégation roumaine comme étant le début ou la fin de la liaison Mer du Nord - Mer Noire. Est-ce le vent de la Mer qui nous lie?

Dans tous les cas, vous disposez de notre soutien pour l'élaboration de notre cadeau non matériel.

Je nous souhaite à tous pour le futur, de pouvoir évoluer dans l'unique système de la navigation fluviale paneuropéenne.



M. Charles van BEGIN
Secrétaire Général
de l'Association Internationale Permanente
des Congrès de la Navigation

**Madame le Président,
Excellences,
Mesdames et Messieurs,**

Au nom du Président de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation et de ses quelques 3000 membres répartis dans 60 pays du monde, je tiens à présenter au Président et aux Délégués de la Commission du Danube mes très sincères félicitations à l'occasion de ce jubilé, ainsi qu'à honorer également à cette occasion l'un des membres de l'AIPCN.

Il me plaît à souligner la performance de la Commission, dotant les pays riverains et toute l'Europe d'un trait d'union irremplaçable et cela, malgré les aléas humains, économiques et techniques d'une telle entreprise. C'est à la fois un grand succès diplomatique, politique, technique et de droit international, qui mérite notre admiration.

Vous savez que les aspects techniques des infrastructures de la navigation intérieure et maritime retiennent particulièrement l'attention de l'AIPCN.

Par ailleurs, nous sommes de plus en plus attentifs aux problèmes environnementaux, de pollution, d'exploitation des voies d'eau, de

sécurité de la navigation et de politique des transports.

A l'occasion de son 29^{ème} Congrès, qui se tiendra cette année en septembre à La Haye (Pays-Bas) et auquel je vous convie, l'AIPCN publiera à l'intention des gouvernements membres et autres autorités de décision, une "déclaration solennelle" fixant la place et les avantages de la navigation dans la chaîne des transports.

A cet égard, le Danube et toutes les voies d'eau qui y conduisent et en particulier la liaison Main-Danube, constituent une illustration exemplaire.

L' AIPCN reste à votre disposition pour analyser avec les experts internationaux, les problèmes techniques, écologiques et d'exploitation que pose la navigation intérieure.

**Madame le Président,
Mesdames et Messieurs,**

En vous remerciant pour votre invitation, je vous souhaite une très fructueuse et très agréable session jubilaire.



M. Michel JARRAUD
*Secrétaire général adjoint
de l'Organisation Météorologique Mondiale*

Madame le Président de la Commission du Danube,
Monsieur le Secrétaire de la Commission du Danube,
Honorables invités,
Mesdames et Messieurs,

J'ai l'honneur et le plaisir de pouvoir m'adresser à vous au nom du Secrétaire Général de l'Organisation Météorologique Mondiale, le professeur Obasi, qui m'a demandé de transmettre ses plus cordiales salutations à tous les participants de cette session jubilaire marquant le cinquantième anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Il regrette de ne pas être en mesure, en raison d'autres engagements, de participer personnellement à cette cérémonie, et m'a donc demandé de vous transmettre ses félicitations pour cette étape importante dans la vie de la Commission du Danube, ainsi que ses meilleurs voeux de succès dans vos délibérations.

Le Danube, l'un des fleuves internationaux les plus importants, dont le bassin n'intéresse pas moins de dix pays, représente une artère vitale pour le développement économique et social de la région qu'il traverse. La nécessité d'établir une coopération entre les différents pays riverains a été reconnue depuis fort longtemps, et dès lors, cette coopération n'a fait que se développer.

Les derniers développements, tels que l'adhésion de trois nouveaux membres comme membre de plein droit à la Commission ou la signature de la Convention de Sofia sur la conservation de la qualité et la quantité des

eaux du Danube, témoignent de la vitalité de cette coopération au niveau du bassin.

L'Organisation Météorologique Mondiale, agence spécialisée des Nations Unies dans le domaine de la météorologie et de l'hydrologie opérationnelle, a pour but, dans le cadre de son Programme d'hydrologie et de mise en valeur des ressources en eau, d'apporter son aide aux organisations nationales et régionales responsables des activités hydrologiques opérationnelles. L'une des bases du programme est la coopération dans les domaines scientifique et technique avec d'autres organismes internationaux sur les questions qui se rapportent à l'eau.

La coopération de l'OMM avec la Commission du Danube remonte à 1962, lorsqu'un échange de lettre formalisa un accord de travail entre les deux organisations. Je souhaite rappeler, parmi les résultats les plus importants, les contributions au programme SHOFM (Système hydrologique opérationnel à fins multiples) et surtout le développement des codes hydrologiques pour la transmission à travers le Système Mondial de Télécommunication de l'OMM d'observations et prévisions hydrologiques. Ces codes sont à la base des codes "HYDRA" et "HYFOR" adoptés par l'OMM.

Des représentants de l'OMM ont participé à presque toutes les réunions et

conférences organisées par la Commission en matière d'hydrologie, et il convient aussi de rappeler que l'OMM copatrone l'organisation de la XIX^e Conférence des pays du Danube sur la prévision hydrologique et les bases de données pour la gestion des ressources en eau qui aura lieu à Osijek, en Croatie, en juin 1998.

L'OMM a toujours considéré les activités de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrologie et de la météorologie, notamment celles de coordination entre les services hydrologiques des pays membres, comme un exemple de coopération au niveau d'un bassin, précurseur de certains aspects du Système Mondial d'Observation du Cycle Hydrologique, mieux connu sous son acronyme anglais WHYCOS. Ce système, que l'OMM est en train de promouvoir à l'échelle globale, vise au renforcement des services hydrologiques nationaux, à l'établissement d'un réseau mondial d'observatoires hydrologiques et à la promotion de la diffusion de l'échange international et de l'exploitation des informations sur l'eau.

Pendant la dernière session de la Commission d'hydrologie de l'OMM (tenue à Coblenz, en Allemagne, en 1996), une réunion informelle des pays du bassin du Danube a eu lieu, avec la participation des représentants de plusieurs pays membres de la Commission du Danube. Au cours de cette réunion, la nécessité fut reconnue d'établir un système moderne et intégré pour la prévision hydrologique à des fins de navigation, contrôle des crues, régularisations des niveaux et protection de l'environnement. Le renforcement des organisations hydrologiques nationales, de la coopération régionale et de l'échange de données et d'informations serait à la base de ce système. La Commission d'hydrologie a

également reconnu que l'application du concept WHYCOS pourrait améliorer la coopération régionale, ainsi que fournir un cadre de référence pour le développement de ce système.

Il est opportun de rappeler que depuis 1996, l'OMM met en oeuvre le projet MED-HYCOS, composante pour les pays du pourtour de la Méditerranée du programme WHYCOS. Certains pays membres de la Commission du Danube y participent et y contribuent de manière importante. Le projet a déjà permis l'établissement d'un réseau de 25 plate-formes de collecte de données, bientôt étendu à 40, situées sur des stations hydrologiques d'intérêt régional et qui transmettent leurs données en temps quasi-réel, le développement d'une banque régionale de données, accessible aussi par Internet, ainsi que le déroulement de nombreux cours de formation s'adressant aux techniciens et experts des Services hydrologiques nationaux des pays participants.

Mais on ne peut pas s'occuper des problèmes hydrologiques de la mer Méditerranée sans considérer aussi ceux de la Mer Noire et des bassins des fleuves qui s'y jettent. C'est pour cela que l'OMM vise à assurer, à court terme, l'extension du projet MED-HYCOS aux pays du bassin de la Mer Noire. Pour sensibiliser les bailleurs de fonds sur l'importance de soutenir cette extension, l'appui des pays concernés est primordial, ainsi que celui des organismes régionaux.

Pour conclure, je voudrais réitérer à la Commission du Danube tous mes vœux de succès et un long avenir au service de la coopération entre les pays du bassin du Danube.

Lettre de félicitation adressée par le

*Comité International de Prévention des Accidents
de Travail de la Navigation Intérieure
(CIPA)*

Commission du Danube
Budapest

Madame le Président,
Mesdames, Messieurs de la Commission du Danube,

En tant que Président actuel de la Commission internationale de prévention des accidents de travail de la navigation intérieure (CIPA), j'ai l'honneur de vous remercier au nom de tous les Etats et institutions membres du CIPA, pour l'invitation à votre session de jubilé.

Le cinquantenaire de la signature de la Convention du Danube m'offre une occasion excellente de vous transmettre, Madame le Président, tout comme aux représentants des pays signataires à la Convention, ainsi qu'à tous les collaborateurs et collaboratrices, les félicitations les plus sincères de la part du CIPA et de vous remercier de tout coeur pour la collaboration et l'assistance que nous avons pu trouver à maintes occasions.

Pendant toutes les années de son existence, la prévention des accidents de travail et les mesures préventives pour la protection de la santé de ceux qui travaillent dans la navigation intérieure, ont été d'un intérêt fondamental pour l'activité de la Commission du Danube, et c'est ainsi que se sont créés de nombreux points de contact avec l'organisation que je représente. Pour cette raison, il serait pour moi une exigence de donner suite à votre invitation estimée. Mais à mon grand regret, mes obligations dues à des rendez-vous pris depuis longtemps m'empêchent de participer à votre session de jubilé. Je suis désolé de me voir obligé de vous transmettre mes excuses.

Cependant, je profite de l'occasion pour souhaiter à la Commission du Danube et pour l'avenir aussi, un travail fructueux et effectif en vue d'une sécurité toujours plus grande de la navigation sur le Danube, et espère en même temps que la bonne collaboration avec le CIPA continuera. Permettez-moi également de présenter mes voeux personnels au directeur du Verkehrs-Arbeitsinspektorat autrichien en vue d'une expansion continue de la navigation sur le Danube, parce que c'est aussi par son intermédiaire que j'ai eu des contacts avec la Commission du Danube. Le CIPA souhaite à la navigation sur le Danube un essor prodigieux et à la Commission du Danube, une activité fructueuse.

Veillez agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Ingénieur Gustav Poinstingl
Président du CIPA

Lettre de félicitation adressée par la

Communauté de travail des régions danubiennes

Commission du Danube
Mme le Président E. Mitrova
M. le Secrétaire F. Bogdanov
Budapest

le 20 avril 1998

**Madame le Président,
Monsieur le Secrétaire,**

En ma qualité de président du groupe de travail des hauts fonctionnaires de la "Communauté de travail des régions danubiennes", je vous remercie cordialement pour l'invitation à prendre part aux manifestations solennelles à l'occasion du Cinquantenaire de la Convention du Danube, qui auront lieu les 28 et 29 avril à Budapest. En raison d'engagements antérieurs, je ne pourrai, à mon grand regret, participer aux travaux de la séance. Je vous prie de bien vouloir excuser mon absence.

La "Communauté de travail des régions danubiennes" créée en mai 1990 en Basse Autriche et réunissant les "länder", les provinces et les départements situés le long du Danube, a pour but de contribuer au développement pacifique de cette zone. La "Communauté de travail des régions danubiennes" et la Commission du Danube ont des points de contact surtout en ce qui concerne l'activité du groupe de travail des transports et de la navigation et, ainsi que M. Otto Schwetz de Vienne, Président de ce groupe me l'a dit maintes fois, ces contacts sont parfaitement opérationnels. Voilà pourquoi je considère comme étant de mon devoir de vous souhaiter de réaliser avec succès pendant les prochains jours les manifestations solennelles consacrées au Cinquantenaire de la signature de la Convention du Danube ainsi, que de grands succès pour l'avenir. La "Communauté de travail des régions danubiennes" est prête à coopérer dans le futur également, par l'intermédiaire de ses organes appropriés avec la Commission du Danube.

Pour conclure, permettez-moi de vous prier de transmettre aux participants de la séance de Budapest, les meilleurs voeux de la part des membres de la "Communauté de travail des régions danubiennes".

Je vous remercie encore une fois de votre aimable invitation.

Avec mes salutations cordiales.

Dr. Karl Kern
Directeur de l'Administration du Land

Lettre de félicitation adressée par

l'Union des ports publics danubiens d'Autriche "IGÖD"

**Secrétariat de la Commission du Danube
M. l'Ambassadeur, Directeur général
dr. H. Strasser**

Budapest

Enns, le 20 avril 1998

Réf.: Cinquantenaire de la Commission du Danube

Monsieur l'Ambassadeur,

Permettez-moi de vous féliciter cordialement au nom de l'Union des ports publics d'Autriche à l'occasion du Cinquantenaire de la signature de la Convention de Belgrade.

Les dirigeants des ports autrichiens de Vienne, de Krems, d'Enns et de Linz, vous souhaitent de confronter avec succès les défis du temps dans la réalisation de la conception actuelle des voies d'eau européennes.

Avec nos salutations cordiales,

l'Union des ports publics danubiens d'Autriche



Mme Eva MITROVA
Président de la Commission du Danube

Mesdames et Messieurs,

Notre séance solennelle touche à sa fin.

Des lettres et des télégrammes de félicitation ont été adressés à la Session jubilaire par nombre d'organisations et de personnes privées, et seront inclus dans les Procès-verbaux de la Session jubilaire.

Nous avons écouté les discours des chefs de délégation des pays, des représentants d'organisations internationales et autres, qui ont apprécié le travail accompli par la Commission du Danube au cours de la période écoulée. Ces discours expriment l'espoir que la coopération s'élargira dans l'intérêt de la navigation danubienne et du développement économique des pays du bassin du Danube. Des résultats importants dans l'activité de la Commission du Danube ont été acquis grâce à une étroite coopération, une approche constructive et un esprit d'entente réciproque. Permettez-moi de formuler le voeu que ces qualités président pour l'avenir également à notre activité.

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi de remercier encore une fois le Gouvernement de la République de Hongrie pour son hospitalité et pour avoir créé des conditions favorables à l'activité de la Commission du Danube, ainsi que pour le concours accordé dans la préparation et le déroulement de la Session jubilaire. Nous remercions également le Ministère des Affaires étrangères de la République de Hongrie pour son aimable invitation de tenir notre session jubilaire dans ce splendide bâtiment.

Je remercie tous les membres des délégations, les représentants d'organisations et les autres invités, ainsi que tous les orateurs de leurs paroles chaleureuses adressées à l'attention de notre organisation.

Permettez-moi de déclarer clôturée la séance solennelle de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au Cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

LISTE
DES PARTICIPANTS A LA SESSION JUBILAIRE
DE LA COMMISSION DU DANUBE

A. Délégations gouvernementales des pays membres
de la Commission du Danube

République d'Autriche

- | | | |
|---------------------|---|---|
| M. Hannes PORIAS | - | Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République d'Autriche en République de Hongrie, Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube, Chef de délégation |
| M. Robert KARAS | - | Ministre, Chef de la délégation d'experts |
| M. Peter LEINSCHITZ | - | Conseiller |
| M. Jürgen SPÖRG | - | Conseiller |
| M. Peter STEINDL | - | Conseiller |
| M. Anton VRBA | - | Conseiller |
| M. Gerhard STRIEDER | - | Conseiller |

République de Bulgarie

- | | | |
|------------------------|---|---|
| M. Khristo KHALATCHEV | - | Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Bulgarie en République de Hongrie, Représentant de la République de Bulgarie à la Commission du Danube, Chef de délégation |
| M. Ivan BRECHKOV | - | Président du Conseil des directeurs de l'Entreprise Bulgare de Navigation |
| M. Radoslav ATANASSOV | - | Chef de section à la direction "Politique des transports extérieurs" du Ministère des transports |
| M. Gueorgui GUEORGUIEV | - | Directeur de la Direction de l'entretien de la voie d'eau et de l'étude du Danube, Suppléant du Représentant de la République de Bulgarie à la Commission du Danube |
| M. Svetlozar PANOV | - | Chef du département pour l'Europe et l'Amérique du Nord du Ministère des Affaires étrangères |
| M. Danaïl NEDIALKOV | - | Directeur adjoint de l'Entreprise Bulgare de navigation Fluviale S. A. |
| M. Dimitar IVANOV | - | Député à l'Assemblée Nationale de la République de Bulgarie |

- | | | |
|----------------------|---|--|
| Mme Nadejda BOUKHOVA | - | Expert de la direction "Politique des transports extérieurs" du Ministère des Transports |
| M. Bořko BOEV | - | Spécialiste principal au Ministère des Affaires étrangères |

République de Hongrie

- | | | |
|--------------------|---|--|
| M. Károly LOTZ | - | Ministre des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux, Chef de délégation |
| M. János GÖRÖG | - | Secrétaire d'Etat au Ministère des Affaires étrangères |
| M. László MOLNÁR | - | Secrétaire d'Etat adjoint au Ministère des Affaires étrangères |
| M. Béla HAJÓS | - | Secrétaire d'Etat adjoint au Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux |
| M. Zoltán KAZATSAY | - | Secrétaire d'Etat adjoint au Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux |
| M. György MISUR | - | Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire, Ministère des Affaires étrangères, Représentant de la République de Hongrie à la Commission du Danube |
| M. Árpád PRANDLER | - | Ambassadeur, Ministère des Affaires étrangères, Suppléant du Représentant de la République de Hongrie à la Commission du Danube |
| M. Péter NÁDAS | - | Directeur général, Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux, Suppléant du Représentant de la République de Hongrie à la Commission du Danube |
| M. András HARDY | - | Directeur général, Ministère des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux |
| M. István DOBRI | - | Conseiller au Ministère des Affaires étrangères |

Roumanie

- | | | |
|------------------|---|---|
| Mme Diane VANCEA | - | Secrétaire d'Etat au Ministère des Transports, Chef de délégation |
| M. Petru CORDOȘ | - | Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la Roumanie en République de Hongrie, Représentant de la Roumanie à la Commission du Danube |
| M. Daniel BADINA | - | Suppléant du Représentant de la Roumanie à la Commission du Danube |

- | | | |
|---------------------|---|--|
| M. Călin FABIAN | - | Suppléant du Représentant de la Roumanie à la Commission du Danube |
| M. Silviu UILACAN | - | Conseiller |
| M. Dan FOCSANEANU | - | Conseiller |
| M. Octavian CRISTEA | - | Conseiller |

Fédération de Russie

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| M. F. P. BOGDANOV | - | Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la Fédération de Russie en République de Hongrie, Représentant de la Fédération de Russie à la Commission du Danube, Chef de délégation |
| M. Y. A. MIKHAÏLOV | - | Premier adjoint du chef du Service de la flotte maritime du Ministère des Transports, Suppléant du Représentant de la Fédération de Russie à la Commission du Danube |
| M. B. G. SMIRNOV | - | Adjoint du chef du Département de la politique navale du Ministère des Transports |
| M. I. V. MOÏSSEEV | - | Adjoint du chef de la Section des standards maritimes internationaux du Département de la politique navale du Ministère des Transports |
| M. E. S. VERESSOTSKII | - | Conseiller de la compagnie de navigation "Caravella" |
| M. A. A. MAKEEV | - | Vétéran de la Commission du Danube |
| M. L. M. GRANKOV | - | Rédacteur en chef de la revue "La flotte maritime" |
| M. B. V. VANTZAR | - | Chef de l'administration maritime du port de Touapsé |
| Mme I. N. TARASSOVA | - | Conseillère principale de la section de droit international public du Département juridique du Ministère des Affaires étrangères |
| M. R. F. SOROKINE | - | Conseiller du Département juridique du Ministère des Affaires étrangères |
| M. A. V. PONOMARIOV | - | Conseiller du Département de la coopération économique du Ministère des Affaires étrangères |
| M. A. Y. DERIABINE | - | Conseiller de l'Ambassade de la Fédération de Russie en République de Hongrie |

République Slovaque

- | | | |
|-----------------|---|---|
| M. Ján JASOVSKY | - | Ministre des Transports, des Postes et des Télécommunications, Chef de délégation |
| Mme Eva MITROVÁ | - | Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République Slovaque en République de Hongrie, Représentant de la République Slovaque à la Commission du Danube |

M. Vojtech SLÁČIK	-	Suppléant du Représentant de la République Slovaque à la Commission du Danube
M. Ladislav TISCHLER	-	Suppléant du Représentant de la République Slovaque à la Commission du Danube
Mme Beata URBANOVÁ	-	Conseiller
M. Dušan ABAFFY	-	Conseiller
M. Karol ANDA	-	Conseiller
Mme Zuzana DIANOVÁ	-	Conseiller
M. Árpád POPELY	-	Conseiller
M. Jozef KUNIK	-	Conseiller
M. Štefan LEDNICKY	-	Conseiller
Mme Lubica FEDOROVÁ	-	Conseiller
M. Milan KURUCZ	-	Conseiller

Ukraine

M. O. D. KLYMPOUSH	-	Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de l'Ukraine en République de Hongrie, Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube, Chef de délégation
M. N. A. SLAVOV	-	Président de l' "Ukrretchflotte" S. A., Suppléant du Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube
M. P. S. SUVOROV	-	Président de l'Entreprise ukrainienne de Navigation danubienne S.A., Suppléant du Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube
M. V. V. CHEPA	-	Conseiller du Président de l'Ukraine
Mme T. A. STROKAN	-	Chef de la section des relations extérieures du Département d'Etat du transport maritime et fluvial
M. I. R. BELOV	-	Chef de la section des relations économiques extérieures de l' "Ukrretchflotte" S. A.
M. J. E. SPIEGELMANN	-	Chercheur principal à l'Institut méridional de recherche scientifique et d'établissement de projets de la flotte maritime
Mme N. V. KONDRATSOVA	-	Troisième secrétaire à la Direction des organisations internationales du Ministère des Affaires étrangères
M. A. I. ZAIATS	-	Attaché à l'Ambassade d'Ukraine en République de Hongrie
Mme L. A. PIGARIOVA	-	Journaliste au journal "Dounaetz"

- M. Branislav NOVAKOVIĆ - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire, Représentant de la République Fédérale de Yougoslavie à la Commission du Danube

B. Délégations gouvernementales des autres pays danubiens

République Fédérale d'Allemagne

- M. Gerhard FULDA - Chef de département adjoint au Ministère des Affaires étrangères, Chef de délégation
- M. Hasso BUCHRUCKER - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République Fédérale d'Allemagne en République de Hongrie
- M. Gerd BORMUTH - Chef de section au Ministère des Transports
- M. Dirk BAUMGARTNER - Chef du département économique de l'Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne en République de Hongrie

République de Croatie

- M. Željko LUŽAVEC - Ministre de la navigation, des transports et des communications, Chef de délégation
- M. Zdenko ŠKRABALO - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Croatie en République de Hongrie
- M. Stanko NICK - Ambassadeur, juriconsulte en chef au Ministère des Affaires étrangères
- M. Mijo PETEK - Secrétaire au Ministère de la navigation, des transports et des communications
- M. Andrija BEDNJIČKI - Directeur pour la navigation fluviale au Ministère de la navigation, des transports et des communications
- Mme Doris FILIPOVIĆ - Conseiller au Ministère de la navigation, des transports et des communications
- M. Renato COBAL - Ministre-Conseiller à l'Ambassade de la République de Croatie en République de Hongrie
- Mme Silvia LUX - Conseiller à l'Ambassade de la République de Croatie en République de Hongrie

République de Moldova

- M. Ion CĂPĂȚÎNĂ - Vice-ministre des Affaires étrangères, Chef de délégation
- M. Iurie GHEORGHÎȚĂ - Vice-ministre des Transports et des Infrastructures Routières

République de Moldova

- M. Ion CĂPĂȚÎNA - Vice-ministre des Affaires étrangères, Chef de délégation
- M. Iurie GHEORGHÎȚĂ - Vice-ministre des Transports et des Infrastructures Routières
- M. Alexei ANDRIEVSCI - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Moldova en République de Hongrie
- M. Victor ANDRUJCA - Directeur de la Compagnie de navigation "Neptun M"
- M. Ion GROSSU - Conseiller à l'Ambassade de la République de Moldova en République de Hongrie
- M. Oleg HÎNCU - Directeur adjoint du département du droit international et des accords du Ministère des Affaires étrangères

C. Représentants de l'Administration Fluviale du Bas-Danube

- M. Ioan SUCIU - Expert en voies navigables
- M. Petrea BALAN - Ancien expert de la Commission du Danube

D. Ambassadeurs des pays accrédités en République de Hongrie

Saint-Siège

- S. E. Mgr. Karl Josef RAUBER - Nonce apostolique, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire du Saint-Siège en République de Hongrie

Royaume de Belgique

- S. E. Michel CARLIER - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire du Royaume de Belgique en République de Hongrie

République Française

- M. Eric DAVID - Diplomate stagiaire

République du Kazakhstan

- S. E. Toleutai S. SULEIMENOV - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République du Kazakhstan en République de Hongrie
- Mme Alia S. EDILBAEVA - Premier Secrétaire

Royaume des Pays-Bas

- S. E. Eric F. Ch. NIEHE - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire du Royaume des Pays-Bas en République de Hongrie

République de Pologne

- S. E. Grzegorz LUBCZYK - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Pologne en République de Hongrie

République Tchèque

- S. E. Richard PRAŽÁK - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République Tchèque en République de Hongrie
M. Pavel BÍLEK - Premier Secrétaire

Suisse

- M. Johannes B. KUNZ - Conseiller

République de Turquie

- S. E. Ismet BIRSEL - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Turquie en République de Hongrie

E. Représentants d'organisations internationales

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

- M. J. Capel FERRER - Directeur de la Division des Transports

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

- M. Gerhard FULDA - Président

Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN)

- M. Charles Van BEGIN - Secrétaire Général

Organisation météorologique mondiale (OMM)

M. M. JARRAUD - Secrétaire Général adjoint

Union ouest-européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie des Régions Rhénane, Rhodanienne et Danubienne

M. H. P. MARTIN - Secrétaire du groupe de travail
voies d'eau IHK Duisburg (Allemagne)
M. J. KUGLER - WK Basse-Autriche, Vienne (Autriche)
M. J. SIMONS - KvK Rotterdam (Pays-Bas)
Mme A. TÓTHOVÁ - EMPS Bratislava (Slovaquie)

F. Représentants d'organisations nationales

Institut hydrométéorologique slovaque, Bratislava

M. Štefan ŠKULEC - Directeur

Association des voies d'eau et de la navigation d'Autriche, Linz

M. Josef KUGLER - Directeur

Société de construction de centres hydrauliques sur le Danube S. A., Vienne

M. Knut LEITNER - Directeur

Société pour la construction des ouvrages hydrauliques, Bratislava

M. Július BINDER - Directeur

Entreprise slovaque pour la gestion des eaux, Banská Štiavnica

M. Dušan PALKO - Directeur général
M. Ladislav PODKONICKÝ - Directeur

Institut hydrologique du centre de recherches scientifiques d'hydraulique (VITUKI) - Budapest

M. Ödön STAROSOLSZKY - Directeur général

Administration des canaux navigables R.A. - Constanța

M. Horia TECUCEANU - Directeur
M. Danut-Adam STEFANESCU - Expert

SHEN Portes de Fer - Drobeta Turnu-Severin

M. Ludovic TOMA - Directeur

G. Représentants d'entreprises de navigation

**Conférence des Directeurs des entreprises de navigation danubienne -
parties aux Accords de Bratislava**

M. Milos NEŠKOVIĆ - Secrétaire

Entreprise de navigation internationale INTERLIGHTER, Budapest

M. Jan BALLA - Directeur général
M. V. V. IABLONSKII - Directeur de commerce et de développement

Entreprise ukrainienne de navigation danubienne, Ismail

M. A. A. KRAVTCHENKO - Chef de l'agence principale en Hongrie
M. V. S. KOSTEV - Vice-président de la UDPSA

Compagnie de navigation fluviale "NAVROM", Galați

M. Iordache PANAITE - Directeur
M. Mircea COTIGA - Expert

Entreprise de navigation fluviale "Drobeta" S. A., Drobeta - Turnu-Severin

M. Dimitru VIDOIE - Directeur général
M. Tiberiu FEYER - Représentant de la S. A. "Drobeta" en Hongrie
Mme Maria VILCU - Expert

Entreprise bulgare de navigation fluviale S. A., Roussé

M. Dimitar STANTCHEV - Directeur exécutif
M. Alexandar Marinov TODOROV - Représentant de BRP en Hongrie

Entreprise yougoslave de navigation fluviale, Beograd

M. Dušan STRUGAR - Directeur général
M. Gordan MITROVIĆ - Représentant de JRP en Hongrie

Compagnie de navigation fluviale "Lloyd danubien", Sisak

M. Zeljko MILKOVIĆ - Directeur général
M. Milan MILENOVIĆ - Interprète

MAHART - Entreprise de navigation hongroise S. A., Budapest

M. András FAY - Directeur général

Entreprise slovaque de navigation et des ports S. A., Bratislava

M. Peter POLÁČEK - Directeur général
M. Vojtech MEZEI - Représentant de l'entreprise en Hongrie
M. Michal HIČKO - Expert
M. Juráj BEDNÁR - Expert

DDSG - Cargo GmbH, Wien

M. Herbert RÜCHKERL - Directeur général

DTSG, Wien

M. Rudolf HYE - Directeur

Bayerischer Lloyd S. A., Regensburg

M. Hans FRANK - Président
M. Miklós HORTOBÁGYI - Représentant de la S. A. BL en Hongrie
M. István CSÁKVÁRY - Représentant de la S. A. BL en Hongrie

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

RECEPTION OFFERTE AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE HONGRIE

Au nom du gouvernement de la République de Hongrie, M. János GÖRÖG, Secrétaire d'Etat du Ministère des affaires étrangères et M. Károly LOTZ, Ministre des transports, des télécommunications et de la gestion des eaux, ont reçu le 28 avril 1998, dans le bâtiment du Ministère des affaires étrangères, le Président, le vice-président et le Secrétaire de la Commission du Danube, le Directeur général du Secrétariat, ainsi que les chefs de délégations gouvernementales des pays membres de la Commission du Danube et des autres pays danubiens.

Le Président de la Commission du Danube, Mme Eva MITROVA, a informé les représentants du gouvernement de la République de Hongrie sur l'application de la Convention pendant les cinquante années écoulées, ainsi que sur l'activité de la Commission du Danube. Elle a exprimé sa profonde reconnaissance envers le gouvernement de la République de Hongrie pour son hospitalité et les bonnes conditions créées pour l'activité de la Commission. M. János GÖRÖG a exprimé ses remerciements pour l'information détaillée et a assuré aux hôtes conviés que les autorités hongroises feront dès lors de leur mieux pour continuer à assurer de bonnes conditions pour le travail de la Commission du Danube.





CONFERENCE DE PRESSE

Le 28 avril 1998, après la séance solennelle, une conférence de presse a été donnée dans le bâtiment du Ministère des affaires étrangères pour les journalistes hongrois et étrangers. Le Président, le vice-président, le Secrétaire de la Commission du Danube, ainsi que le Directeur général du Secrétariat ont informé du déroulement de la Séance solennelle de la Session jubilaire, ainsi que des résultats du travail de la Session. Ils ont répondu à toute une série de questions concernant l'activité de la Commission du Danube et les perspectives du développement de la navigation et des conditions de navigation sur le Danube.



VISITE DE L'EXPOSITION DU MUSEE DES TRANSPORTS DE LA REPUBLIQUE DE HONGRIE

Le Ministère des transports, des télécommunications et de la gestion des eaux de la République de Hongrie, en coopération avec le Secrétariat de la Commission du Danube, a organisé au Musée des Transports de Budapest, une exposition en l'honneur du cinquantième de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et de la Session jubilaire de la Commission du Danube.

Les participants de la Session jubilaire se sont rendus à l'exposition le 28 avril 1998. Le directeur du musée, M. András KATONA, a salué les invités et a fait état des objets exposés les plus intéressants du musée, tout particulièrement ceux ayant trait à la navigation danubienne.

L'exposition dédiée au cinquantième de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube a été ouverte par le Ministre des transports, des télécommunications et de la gestion des eaux, M. Károly LOTZ. Il a souligné que les objets exposés reflétaient les activités multiples de la Commission du Danube, ainsi que le développement de la navigation danubienne pendant les cinquante années écoulées. Le Président de la Commission du Danube, Mme Eva MITROVA a exprimé ses remerciements aux autorités compétentes de la Hongrie pour avoir organisé une exposition intéressante à l'occasion du jubilé de la Convention.

Les participants de la Session jubilaire après avoir visité l'exposition, ont relevé avec satisfaction qu'elle avait été bien préparée.





VOYAGE SUR DES BATEAUX A PASSAGERS A ČUNOVO (SLOVAQUIE)

Sur invitation des autorités compétentes de Slovaquie, le 29 avril 1998, un voyage d'étude à bord de deux bateaux à passagers à grande vitesse a eu lieu sur le Danube de Budapest à Čunovo, pour les participants de la Session jubilaire.

Pendant le voyage, les participants ont eu la possibilité d'admirer les curiosités des régions côtières et de constater les conditions de navigation sur ce secteur du Danube, ainsi que les constructions hydrotechniques visant à améliorer les conditions de navigation. Une conversation amicale s'est tenue au cours de laquelle les participants ont procédé à un échange de vues sur les problèmes de la navigation et ont reçu des réponses de la part des spécialistes aux questions les intéressant.

A l'ouvrage hydraulique de Čunovo, les participants au voyage ont pu assister à des programmes culturels et des démonstrations sportives.

Le Directeur général, Président du Conseil des directeurs du "chantier slovaque de Komarno", M. Milan KOPČOK, a remis comme cadeau à la Commission du Danube, en l'honneur du jubilé de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, la maquette d'un navire marchand de mer à moteur diesel, en cours de construction dans ce chantier.





ANNEXES

EMBLEME, MEDAILLE ET INSIGNE JUBILAIRE

à l'occasion du cinquantième de la signature de la Convention
relative au régime de la navigation sur le Danube

Emblème jubilaire



Médaille jubilaire



recto

verso

Insigne jubilaire

correspond au recto de la médaille jubilaire

REPRESENTANTS
des pays-membres de la Commission du Danube



M. Petru CORDOȘ
Représentant de la Roumanie
à la Commission du Danube,
Vice-Président de la CD



Mme Eva MITROVA
Représentant de la République Slovaque
à la Commission du Danube,
Président de la CD



M. Félix BOGDANOV
Représentant de la Fédération de
Russie à la Commission du Danube,
Secrétaire de la CD



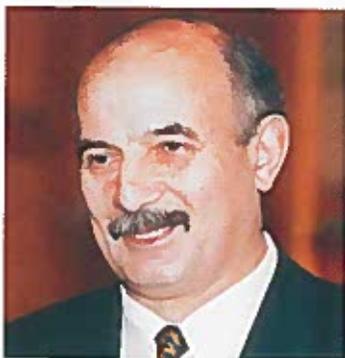
M. Hannes PORIAS
Représentant de la République
d'Autriche à la Commission du Danube



M. Khristo KHALATCHEV
Représentant de la République
de Bulgarie à la Commission du Danube



M. György MISUR
Représentant de la République de
Hongrie à la Commission du Danube



M. Orest KLYMPUSH
Représentant de l'Ukraine
à la Commission du Danube



M. Branislav NOVAKOVIĆ
Représentant de la République Fédérale
de Yougoslavie à la Commission du Danube

SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE



M. Helmuth STRASSER
Directeur Général



M. Gheorghe BĂLĂSOIU
Directeur - Chef
de la Section technique



M. Pentcho MORALIYSKI
Directeur - Chef
de la Section administrative



M. Miklos SZATHMÁRY
Directeur - Chef
de la Section des finances



M. Viktor VORONTZOV
Conseiller pour les questions
de navigation



M. Branko NASKOVIĆ
Conseiller pour les questions
hydrotechniques



Mme Magda ČÍŽOVÁ
Conseiller pour les questions
hydrométéorologiques



M. Stanisa PAVLOVIĆ
Conseiller pour les questions
statistiques



M. Mikhaïl ORECHNIKOV
Conseiller pour les questions
juridiques



M. Vladislav TRIAPKINE
Conseiller pour les questions
administratives et de personnel



M. Ján KELLE
Conseiller pour les questions
d'éditions



**Mme Tamara
SLIUSSARENKO**
Conseiller pour les questions
économiques et financières



M. Vladimir JIVODINOV
Ingénieur en chef pour les questions
nautiques



M. Tamás MARTON
Ingénieur en chef -
hydrotechnicien



M. Nicolae GEORGESCU
Interprète en chef



Employés du Secrétariat de la Commission du Danube

Au premier rang de gauche à droite: Mme V. TAVASZ - dactylographe-sténographe pour la langue française; Mme M. LIGETI - interprète-archiviste-bibliothécaire; Mme J. JÁMBOR - femme de service; Mme J. DROBNA - technicien-hydrométéorologue; Mme M. ÉBER - technicien-dessinateur.

Au second rang de gauche à droite: M. I. HEGYMEGI - chauffeur; Mme T. NAGY - femme de service; Mme L. CZIVA- dactylographe-sténographe pour la langue russe; Mme M. BÉRES - caissier-économe; Mme. K. NAGY- dactylographe-sténographe pour la langue française; Mme K. LOMBARDIC - secrétaire-interprète; M. A. ALEKSIEV - portier.

Au troisième rang de gauche à droite: Mme. S. TZIBULNIK - dactylographe-sténographe pour la langue russe; Mme S. LATROMPETTE - correcteur-sténodactylographe pour la langue française; Mme D. CSIZMADIA- correcteur- sténodactylographe pour la langue française; M. Gy. MAKAI - technicien-polycopiste; Mme A. BOGNÁR- statisticien; Mme R. MARKÓ - femme de service.

CONVENTION
RELATIVE AU REGIME 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 Tchécoslovaque 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 avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que de resserrer les 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 secteur, les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage;
- g) unifier les règles de la surveillance fluviale;
- h) de coordonner l'activité des services hydrométéorologiques 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 Orșova 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 naviguant 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 ou 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 consentements des Etats danubiens respectifs.

Article 29.

Les bâtiments naviguant 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 pilotages 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 hydro-techniques 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 8c) 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 naviguant 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 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» 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 Gabčíkovo-Gönyű.**

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

1. Le Représentant de l'Autriche sera admis au sein de la Commission du Danube après règlement de la question du Traité avec l'Autriche.

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

DU SECTEUR GABČIKOVO-GÖNYŰ

En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les conditions normales de navigation dans le secteur Gabčíkovo-Gönyű (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 YUGOSLAVIE
(Signature)

**PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION RELATIVE AU REGIME DE LA
NAVIGATION SUR LE DANUBE
signé à Beograd le 18 août 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 son 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, 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 YUGOSLAVIE
(Signature)

PROTOCOLE ADDITIONNEL
du 26 mars 1998
À LA CONVENTION RELATIVE AU RÉGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE
du 18 août 1948

La République Fédérale d'Allemagne,
la République d'Autriche,
la République de Bulgarie,
la République de Croatie,
la République de Hongrie,
la République de Moldova,
la Roumanie,
la Fédération de Russie,
la République Slovaque,
l'Ukraine et
la République Fédérale de Yougoslavie,

ci-après: Parties contractantes

convaincues de la nécessité d'adapter certaines dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée à Belgrade le 18 août 1948 aux développements politiques et économiques intervenus entre-temps,

animées du désir de permettre à tous les Etats danubiens de participer,

sont convenues de ce qui suit:

Article 1

(1) La République Fédérale d'Allemagne adhère en tant que Partie contractante à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948. Elle est ainsi assimilée aux Etats signataires de la Convention et à leurs successeurs.

(2) Sont considérées comme Etats signataires de la Convention et leurs successeurs la République d'Autriche, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République de Hongrie, la République de Moldova, la Roumanie, la Fédération de Russie, la République Slovaque, l'Ukraine et la République Fédérale de Yougoslavie.

Article 2

L'article 2 de la Convention est rédigé comme suit:

"La Convention s'applique à la partie navigable du Danube de Kelheim à la Mer Noire en suivant le bras de Sulina avec accès à la mer par le Canal de Sulina."

Article 3

L'article 5 de la Convention est rédigé comme suit:

"Il est établi une Commission du Danube, désignée ci-après sous le nom de Commission, qui comprend un représentant de chaque Partie contractante."

Article 4

L'article 10 de la Convention est rédigé comme suit:

"La Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de toutes les Parties contractantes. 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 chacune des Parties contractantes, à raison d'un montant égal pour chacune de ces Parties."

Article 5

L'article 15 de la Convention est modifié comme suit:

"L'allemand, le français et le russe sont les langues officielles de la Commission."

Article 6

L'article 46 de la Convention est rédigé comme suit:

"Les amendements apportés à la présente Convention seront adoptés d'un commun accord par toutes les Parties contractantes. Ils entreront en vigueur le premier jour du mois qui suivra le mois où toutes les Parties contractantes auront fait savoir au Gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie que les procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur desdits amendements sont remplies."

Article 7

(1) Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois qui suivra le mois où huit Parties contractantes auront fait savoir au Gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie que les procédures internes nécessaires à l'entrée en

vigueur du Protocole sont remplies. Pour d'autres Parties contractantes le présent Protocole additionnel entrera en vigueur à la date de réception par le Gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie de leur communication relative à l'accomplissement des procédures internes nécessaires à son entrée en vigueur.

(2) Le Gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie informera les Parties contractantes de la réception de toute communication en vertu de l'alinéa 1 ci-dessus et de l'entrée en vigueur du présent Protocole additionnel.

En foi de quoi, les signataires, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait en la ville de Budapest, le vingt-six mars mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit, en un seul exemplaire en langues allemande, française et russe, les trois textes faisant également foi. Il sera déposé auprès du Gouvernement de la République Fédérale de Yougoslavie qui en transmettra des copies certifiées aux Etats signataires.

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:

(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE:

(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE:

(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE:

(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE:

(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA:

(Signature)

POUR LA ROUMANIE:
(Signature)

POUR LA FÉDÉRATION DE RUSSIE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE:
(Signature)

POUR L'UKRAINE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YOUGOSLAVIE:
(Signature)

PROTOCOLE DE SIGNATURE
DU PROTOCOLE ADDITIONNEL du 26 mars 1998
À LA CONVENTION RELATIVE AU RÉGIME DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE
du 18 août 1948

Les plénipotentiaires

de la République d'Autriche,

de la République de Bulgarie,

de la République de Croatie,

de la République de Hongrie,

de la République de Moldova,

de la Roumanie,

de la Fédération de Russie,

de la République Slovaque,

de l'Ukraine et

de la République Fédérale de Yougoslavie

ont pris note de la suivante déclaration de la République Fédérale d'Allemagne faite à l'occasion de la signature du Protocole additionnel du 26 mars 1998 à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948:

1. L'adhésion de la République Fédérale d'Allemagne à la Convention n'affecte pas les obligations qui lui incombent

en vertu de son appartenance à la Communauté Européenne.

2. Sur le secteur allemand du Danube, les embarcations et le matériel flottant, tels qu'ils sont utilisés pour la traversée des fleuves lors des manoeuvres, ne seront pas considérés comme bâtiments de guerre aux termes de l'alinéa 1 de l'article 30 de la Convention et ils pourront, après accord avec le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne, naviguer sur le secteur allemand du Danube.

3. A l'égard de l'article 27 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, il faut avoir en vue le fait que sur le territoire communautaire les questions douanières relèvent de la compétence de la Communauté Européenne.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des Etats mentionnés ci-après ont signé le présent Protocole de signature établi en langues allemande, française et russe.

Fait en la ville de Budapest, le vingt-six mars mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit.

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA:
(Signature)

POUR LA ROUMANIE:
(Signature)

POUR LA FÉDÉRATION DE RUSSIE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE:
(Signature)

POUR L'UKRAINE:
(Signature)

POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YOUGOSLAVIE:
(Signature)

LISTE
DES PRINCIPALES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION DU DANUBE

Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948
(Editions 1953, 1975)

Commission du Danube, renseignements sommaires
(Editions 1967, 1973, 1978, 1988, 1998)

Règles de procédure et autres documents d'organisation de la Commission du Danube
(Editions 1953, 1958, 1961, 1971, 1975, 1985, 1994 et 1997)

Procès-verbaux des sessions de la Commission du Danube - Tomes 1-55
(Editions 1951-1997)

Procès-verbaux des sessions extraordinaires de la Commission du Danube - Tomes I-IV
(Editions 1964, 1974, 1992 et 1993)

Procès-verbal de la Session jubilaire de la Commission du Danube, les 23 et 24 mars 1973
(Edition 1974)

Questions de navigation:

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
(Editions 1953, 1958, 1968, 1991)

Modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube
(Edition 1997)

Comparaison du Code européen des voies navigables intérieures (CEVNI) aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)
(Edition 1976)

Recueil des prescriptions relatives à la sécurité de la navigation, appliquées dans les ports et les hivernages ouverts à la navigation internationale sur le Danube
(Edition 1981)

Règles locales de la navigation (dispositions spéciales) établies par les Etats danubiens
(Editions 1981, 1997)

Système uniforme du balisage sur le Danube
(Editions 1953, 1962)

**Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube
(Editions 1964, 1969, 1991)**

**Stations de signalisation sur le Danube
(Editions 1961, 1968)**

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

**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 aux caractéristiques technico-nautiques des convois poussés
(Edition 1981)**

**Recommandations relatives à l'unification de l'installation électrique des convois poussés sur le Danube
(Editions 1977, 1985)**

**Recommandations relatives à la formation des conducteurs de bâtiment et à la délivrance des brevets pour la navigation internationale sur le Danube
(Edition 1989)**

**Recommandations sur les prescriptions relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube
(Edition 1995)**

**Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure
(Edition 1995)**

**Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube (ADN-D)
(Edition 1997)**

**Routier du Danube
(Editions 1953, 1966, 1989)**

Carte de pilotage du Danube

- **De Regensburg à l'écluse de Kachlet, secteur km 2379-2231,5 (Edition 1978)**
- **De la frontière germano-autrichienne à l'écluse d'Ybbs-Persenbeug, secteur km 2223-2060, Tome IX
(Edition 1992)**
- **De l'écluse d'Ybbs-Persenbeug au confluent de la Morava, secteur km 2060-1880, Tome VIII
(Edition 1996)**

- Du confluent de la Morava à Budapest, secteur km 1880-1656, Tome VII
(Edition 1997)
- De Budapest à la frontière hungaro-yougoslave, secteur km 1656-1433, Tome VI
(Edition 1986)
- De la frontière hungaro-yougoslave au confluent de la Sava, secteur km 1433-1170,
Tome V
(Edition 1987)
- Du confluent de la Sava au confluent du Timok, secteur km 1170-845, Tome IV
(Edition 1997)
- Du confluent du Timok à Samovit, secteur km 845-610, Tome III-2
(Edition 1994)
- De Samovit à Silistra, secteur km 610-375, Tome III-1
(Edition 1993)
- De Silistra à Brăila, secteur km 375-171, Tome II
(Edition 1992)
- De Brăila à Sulina, secteur km 171-0, Tome I
(Edition 1990)

Carte générale du Danube
(Editions 1957, 1965, 1972, 1984, 1998)

Indicateur kilométrique du Danube
(Editions 1956, 1958, 1971, 1990)

Guide des bateliers du Danube
(Editions 1976, 1994)

Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications dans la navigation sur le Danube
(Editions 1973, 1989)

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

Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications sur ondes décimétriques dans la navigation sur le Danube
(Edition 1980)

Règles et procédures à utiliser pour les communications radiotéléphoniques sur ondes décimétriques dans la navigation sur le Danube
(Edition 1983)

Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications sur ondes métriques dans la navigation sur le Danube
(Edition 1979)

Tableau des fréquences dans la gamme des ondes métriques pour les radiocommunications dans la navigation sur le Danube
(Edition 1981)

Tableau des stations côtières travaillant sur ondes métriques et participant au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube
(Edition 1982)

Complément aux Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, nouvel article IX - "Système d'identification automatique des stations de navires à ondes métriques" (ATIS)
(Edition 1992)

Mesures et procédures transitoires pour l'utilisation des stations de navire des bâtiments danubiens travaillant dans la gamme des ondes métriques lors de leur navigation sur le Rhin
(Edition 1993)

Recommandations relatives à l'utilisation du système INMARSAT-C dans la navigation sur le Danube
(Edition 1994)

Recommandations relatives à la délivrance du certificat d'opérateur de station radio de bord travaillant en régime de radiotéléphonie
(Edition 1994)

Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques et opérationnels des installations de radar utilisées dans la navigation sur le Danube
(Editions 1971, 1995)

Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs-radar sur les signaux de balisage sur le Danube
(Editions 1971, 1989)

Recommandations relatives à la délivrance du certificat de conducteur au radar sur le Danube
(Edition 1995)

Questions hydrotechniques:

Information sur l'entretien du chenal navigable et sur les seuils du Danube d'Ulm à Sulina*

Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube
(Editions 1960, 1963, 1969, 1975, 1979, 1988)

Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la Première période 1961-1965)
(Edition 1963)

Plan de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (1966-1970)
(Edition 1968)

* Publication annuelle paraissant depuis 1961.

Questions statistiques:

Bulletin statistique de la Commission du Danube (trafic-marchandises sur le Danube)

- pour la période 1950-1955
(Edition 1957)
- pour la période 1955-1958
(Edition 1959)
- pour les années 1959-1960 et 1961
(Editions 1960, 1961, 1962)

Annuaire statistique de la Commission du Danube*

Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube:

- pour la période 1950-1961
(Edition 1965)
- pour la période 1950-1974
(Edition 1976)
- pour la période 1950-1984
(Edition 1987)
- pour la période 1950-1995
(Edition 1997)

Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969
(Edition 1971)

Album des modèles de formulaires et de la documentation statistique de la Commission du Danube
(Edition 1962)

Recueil des documents statistiques (Edition 1968)

Recueil des droits en vigueur perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube
(Edition 1959)

Questions juridiques et autres:

Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube
(Editions 1952, 1964)

Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube
(Editions 1962, 1990)

* Publication annuelle paraissant depuis 1962.

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

(Editions 1958, 1992)

Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube

(Editions 1954, 1961, 1964, 1993)

Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube. Première partie - Règles de navigation (en vigueur jusqu'au 01.04.1970)

(Edition 1961)

Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube - Tome I

(Edition 1959)

Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube - Tome II

(Edition 1981)

Index des décisions et documents contenus dans les Procès-verbaux de la Commission du Danube (Tomes 1-34)

(Editions 1977, 1979)

Index des décisions et documents contenus dans les Procès-verbaux de la Commission du Danube (Tomes 35-45)

(Editions 1989, 1990)

Plan des grands travaux visant l'obtention des gabarits recommandés sur le Danube dans l'intérêt de la navigation
(Édition 1977)

Plan des grands travaux visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube pour la période 1981-1990
(Édition 1984)

Information sur l'exécution du Plan des grands travaux visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube pour la période 1981-1990
(Édition 1993)

Projets et propositions des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatifs à l'établissement du projet de Plan des grands travaux pour la période 1991-2000, visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube
(Édition 1994)

Sur les possibilités de l'établissement des profondeurs sur le chenal traversant les seuils du Danube
(Édition 1961)

Information sur la comparaison des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur la voie d'eau Rhin-Main-Danube
(Éditions 1975, 1982)

Profil en long du Danube d'Ulm à Sulina
(Éditions 1963, 1968, 1990)

Rapport sur le régime des glaces du Danube
(Éditions 1959, 1967, 1993)

Album des ponts (Description du passage des bâtiments sous les ponts situés sur le Danube)
(Éditions 1967, 1992)

Album des courbes du Danube
(Édition 1973)

Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation
(Éditions 1986, 1997)

Questions hydrométéorologiques:

Annuaire hydrologique du Danube*

Ouvrage de référence hydrologique du Danube de Devín à Sulina (km 1880-0)
(Édition 1954)

* Publication annuelle paraissant depuis 1953.

Ouvrage de référence hydrologique du Danube:

- pour la période 1921-1960
(Edition 1965)
- pour la période 1921-1970
(Edition 1980)
- pour la période 1921-1980
(Edition 1984)
- pour la période 1921-1990
(Edition 1994)

**Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube
(Editions 1971, 1979)**

**Codes hydrologiques HYDRA et HYFOR
(Edition 1976)**

**Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube
(Editions 1965, 1981)**

**Mise à la disposition des conducteurs de bâtiment d'informations régulières sur les conditions hydrométéorologiques en cours et pronostiquées
(Edition 1986)**

**Recommandations relatives à la mise d'informations hydrométéorologiques à la disposition de la navigation sur le Danube
(Edition 1997)**

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

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

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

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

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

**Nouveau calcul de l'étiage navigable et de régularisation par stations hydrométriques principales sur le Danube
(Edition 1995)**

TABLE DES MATIERES

	Page
Séance solennelle	
Ouverture de la séance solennelle par le Président de la Commission du Danube, Mme Eva MITROVA	7
Discours de salutation prononcé au nom du Gouvernement de la République de Hongrie par M. János GÖRÖG, Secrétaire d'Etat au Ministère des Affaires étrangères de la République de Hongrie	10
Rapport de M. F. P. BOGDANOV, Secrétaire de la Commission du Danube sur le Cinquantenaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et sur l'activité de la Commission du Danube	12
INTERVENTIONS:	18
M. H. PORIAS - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République d'Autriche en République de Hongrie, Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube	18
M. Kh. KHALATCHEV - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Bulgarie en République de Hongrie, Représentant de la République de Bulgarie à la Commission du Danube	20
M. K. LOTZ - Ministre des Transports, des Télécommunications et de la Gestion des eaux de la République de Hongrie	22
M. Y. A. MIKHAÏLOV - Suppléant du Représentant de la Fédération de Russie à la Commission du Danube	26
Mme D. P. C. VANCEA - Secrétaire d'Etat au Ministère des Transports de la Roumanie	29
M. J. JASOVSKY - Ministre des Transports, des Postes et des Télécommunications de la République Slovaque	30
M. O. D. KLYMPOUSH - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire d'Ukraine en République de Hongrie, Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube	32
M. B. SPADIJER - Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République Fédérale de Yougoslavie en République de Hongrie	34

M. G. FULDA	- Ambassadeur, Chef-adjoint de département au Ministère des Affaires étrangères de la République Fédérale d'Allemagne, Président de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin	35
M. I. CĂPĂȚINA	- Vice-ministre des Affaires étrangères de la République de Moldova	37
M. Ž. LUŽAVAC	- Ministre de la Navigation, des Transports et des Télécommunications de la République de Croatie	39
M. T. S. SOULEÏMENOV	- Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République du Kazakhstan en République de Hongrie ..	40
M. I. BIRSEL	- Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de la République de Turquie en République de Hongrie	41
M. J. C. FERRER	- Directeur de la Division des transports de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies	43
M. N. A. SLAVOV	- Président de la société de navigation par actions "OUKRRETFLOTTE", Suppléant du Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube	45
M. D. STRUGAR	- Directeur général de l'entreprise de navigation fluviale yougoslave	46
M. H. P. MARTIN	- Représentant de l'Union ouest-européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie des Régions Rhénane, Rhodanienne et Danubienne	47
M. J. SIMONS	- Union ouest-européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie des Régions Rhénane, Rhodanienne et Danubienne	49
M. Ch. van BEGIN	- Secrétaire Général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation	50
M. M. JARRAUD	- Secrétaire général adjoint de l'Organisation Météorologique Mondiale	51
Lettre de félicitation adressée par le Comité International de Prévention des Accidents de Travail de la Navigation Intérieure		53
Lettre de félicitation adressée par la Communauté de travail des régions danubiennes ..		54
Lettre de félicitation adressée par l'Union des ports publics danubiens d'Autriche "IGÖD"		55

Clôture de la séance solennelle par le Président de la Commission du Danube, Mme Eva MITROVA	56
Liste des participants de la Session jubilaire	57
Manifestations tenues à l'occasion de la Session jubilaire de la Commission du Danube	
Réception offerte au nom du gouvernement de la République de Hongrie	69
Conférence de presse	70
Visite de l'exposition du Musée des Transports de la République de Hongrie	72
Voyage sur des bateaux à passagers à Cunovo (Slovaquie)	74
Annexes	
Emblème, médaille et insigne jubilaires	79
Commission du Danube (Représentants, Secrétariat)	81
Convention relative au régime de la navigation sur le Danube	85
Protocole additionnel du 26 mars 1998 à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948	97
Protocole de signature du Protocole additionnel du 26 mars 1998 à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948	101
Liste des principales publications de la Commission du Danube	103