

ДК ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ



CD COMMISSION DU DANUBE



COMMISSION
DU DANUBE

L'année 1988 marque le 40^e anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Au cours de la période écoulée, les Etats Parties à la Convention, coopérant activement au sein de la Commission du Danube, ont oeuvré pour assurer, sur la base des stipulations de la Convention, la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, ainsi que pour resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec les autres pays.

La présente brochure, éditée à l'occasion du jubilé de la signature de la Convention, donne des renseignements sommaires sur la Commission du Danube et sur son activité.

INTRODUCTION



Par sa situation géographique, le Danube est l'une des plus importantes voies navigables d'Europe; il relie entre eux huit pays riverains et leur assure la liaison avec la Mer Noire.

La longueur totale du parcours navigable du Danube d'Ulm à Sulina est de 2588 km, dont 2414,72 km (de Kelheim à Sulina) sont accessibles aux convois d'une portée en lourd de 3000 à 15000 tonnes. Le secteur maritime du

Danube entre Brăila et Sulina, d'une longueur de 170 km, est accessible aux bâtiments avec un tirant d'eau allant jusqu'à 7 mètres. Le débit d'eau moyen à l'embouchure du Danube s'élève à 6430 m³/s. La durée moyenne annuelle de la saison de navigation sur le Danube est de 344 jours.

A l'heure actuelle, seize systèmes hydro-énergétiques et de navigation comportant également des écluses (Portes de Fer II, Portes de Fer I, Greifenstein, Altenwörth, Melk, Ybbs-Persenbeug, Wallsee-Mitterkirchen, Abwinden-Asten, Ottensheim, Aschach, Jochenstein, Kachlet, Straubing, Geisling, Regensburg et Bad Abbach) sont construits sur le Danube et 95 ponts enjambent son lit. Parmi les ports danubiens il y en a 20 qui ont enregistré chacun un trafic-marchandises dépassant 1 million de tonnes en 1985.

L'utilisation du Danube en tant que voie navigable offre de grands avantages économiques aux pays danubiens, ainsi qu'aux autres pays intéressés aux transports sur cette grande artère fluviale.

Désireuses d'assurer la libre navigation sur le Danube en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens, et de resserrer les liens économiques et culturels des pays danubiens entre eux et avec d'autres pays, la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, l'Union Soviétique, l'Ukraine et la Yougoslavie conclurent le 18 août 1948, à Belgrade, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, qui est entrée en vigueur le 11 mai 1949. L'Autriche a adhéré à la Convention le 7 janvier 1960.

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 marque un tournant dans l'histoire du droit international du Danube. Elle s'inspire du principe du droit international selon lequel la navigation sur cette voie d'eau est réglementée sur la base d'un accord commun conclu par les seuls Etats riverains.

Conformément à la Convention, la navigation sur le Danube est 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 et en ce qui concerne aussi les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale.

Ainsi, la Convention garantit non seulement les intérêts des pays danubiens, elle garantit aussi ceux des autres pays qui empruntent le Danube pour le transport; c'est ce que témoignent les données statistiques selon lesquelles des bâtiments battant pavillons de 39 Etats ont navigué sur le Danube en 1985.

Le régime établi par la Convention s'applique à la partie navigable du Danube d'Ulm à la Mer Noire en suivant le bras de Sulina avec accès à la mer par le canal de Sulina.

Les pays danubiens s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité, à exécuter les travaux nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation et à ne pas empêcher ou entraver la navigation sur le chenal navigable du Danube.

La navigation sur le Danube se déroule conformément aux règles de navigation établies par les pays danubiens et par les Administrations fluviales spéciales pour leurs secteurs respectifs, compte tenu des Dispositions fondamentales adoptées par la Commission du Danube.

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, de s'approvisionner en combustibles, de se ravitailler, etc.

En vertu de la Convention, il n'est pas perçu de droits pour le transit des bâtiments, des radeaux, des voyageurs et des marchandises.

Des administrations fluviales spéciales ont été établies pour certains secteurs du Danube en vue de l'exécution des travaux hydrotechniques nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation et pour y régler cette dernière.

La Convention règle aussi des questions qui se rapportent au service de pilotage, à la couverture des dépenses requises pour assurer la navigation, et d'autres.

Les pays danubiens exécutent de grands travaux, consacrant des moyens importants à cette fin, et font des efforts soutenus pour maintenir et améliorer sur leurs secteurs de Danube respectifs les conditions de la navigation pour les bâtiments fluviaux et pour les bâtiments maritimes sur les secteurs appropriés, de même que pour développer et perfectionner l'équipement technique des ports et de la batellerie danubiens.

Afin d'assurer la navigation, ils effectuent des travaux de régularisation et des dragages, balisent le chenal, accomplissent des travaux hydrographiques, hydrologiques et des dragages hydrographiques, organisent le service d'information et de transmission d'avis à l'usage de la navigation et prennent d'autres mesures nécessaires.

Les systèmes hydro-énergétiques et de navigation construits sur le Danube sont d'une grande importance du point de vue de l'amélioration des conditions de la navigation. La poursuite de l'éclusage du fleuve ne fera qu'accélérer le processus de transformation du Danube en une voie navigable à grande profondeur et l'importance du Danube en tant que voie navigable croîtra sensiblement après sa liaison à d'autres voies d'eau intérieures de l'Europe.

La Commission du Danube a été établie en 1949 en vertu des stipulations de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

ORGANISATION DE LA COMMISSION

La Commission du Danube est une organisation intergouvernementale qui accomplit les tâches qui lui sont confiées par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube dans un esprit de coopération et dans le respect des intérêts mutuels. A l'heure actuelle, la Commission est composée des représentants des pays danubiens suivants, membres de la Commission: la République d'Autriche, la République Populaire de Bulgarie, la République Populaire Hongroise, la République Socialiste de Roumanie, la République Socialiste Tchécoslovaque, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, avec un représentant pour chacun de ces pays.

Des relations de travail sont établies avec le Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, dont les experts, sur l'invitation du Secrétariat de la Commission, assistent aux sessions et aux réunions d'experts de la Commission du Danube.

Jusqu'en 1954, la Commission du Danube siégeait à Galați (Roumanie); depuis cette date, son siège se trouve à Budapest (Hongrie).

La Commission du Danube jouit de la personnalité juridique; elle a la capacité de contracter, d'acquérir, de prendre à bail et d'aliéner des biens, etc. La Commission a son sceau et son pavillon.

Les questions ayant trait au statut de la Commission sont réglementées par la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, signée le 15 mai 1963 et entrée en vigueur le 28 janvier 1964.

Les questions relatives au siège de la Commission du Danube en Hongrie sont réglées par l'Accord bilatéral conclu le 27 mai 1964 entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube.

Jusqu'à la fin de 1987, la Commission a tenu 45 sessions ordinaires, 2 sessions extraordinaires et 3 sessions jubilaires. Avant 1956, la Commission du Danube se réunissait en session ordinaire deux fois par an, et depuis cette date une fois par an. En outre, elle convoque des réunions d'experts des pays danubiens pour examiner des questions d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique, statistique, juridique et autres.

Les questions concernant le travail de la Commission, ainsi que le déroulement de ses sessions et réunions sont réglementées par les Règles de procédure de la Commission du Danube.

La Commission déploie son activité sur la base de ses plans de travail annuels et à long terme.

Les documents élaborés par la Commission sont adoptés par décisions de la session. Leur mise en application dans les pays danubiens a lieu selon les dispositions de la législation de chaque pays.

Les langues officielles de la Commission sont le français et le russe.

La Commission choisit parmi ses membres son Président, son Vice-Président et son Secrétaire, qui sont élus pour une période de 3 ans.

La Commission a son Secrétariat pour l'accomplissement des tâches indiquées à l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et l'exécution de toutes les tâches et obligations dont le charge, conformément à ses devoirs et à sa compétence, la Commission du Danube.

Le Président et le Secrétaire de la Commission exercent la direction générale et le contrôle des activités du Secrétariat.

Le Secrétariat de la Commission du Danube se compose des Sections technique, administrative et des finances.

Le Secrétariat est dirigé par le directeur assisté par les directeurs-adjoints.

Le personnel du Secrétariat est composé de fonctionnaires internationaux et d'employés.

Les fonctionnaires internationaux sont recrutés pour une période de six ans, autant que possible à titre égal du point de vue du nombre et de l'importance de l'emploi, parmi les ressortissants des Etats membres de la Commission. Après expiration du délai de six ans, les ressortissants de tous les Etats-membres se succèdent à ces postes de manière que les ressortissants de tous les Etats occupent à tour de rôle tous ces postes.

Le directeur, les directeurs-adjoints et les conseillers sont nommés par la Commission. Tous les autres fonctionnaires sont nommés par le Président et le Secrétaire de la Commission, sur consultation préalable du directeur.

Les employés sont engagés et libérés de leur emploi par le directeur sur la base de contrats de travail conclus compte tenu de la législation du pays où siège la Commission.

Les dispositions détaillées concernant l'organisation et le fonctionnement du Secrétariat sont établies par la Commission par voie de règlements et dispositions spéciaux.

Compétence de la Commission

Les principales tâches qui entrent dans la compétence de la Commission en vertu des stipulations de la Convention de 1948, sont:

- de veiller à l'exécution des dispositions de la Convention;
- de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales, le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation et d'établir l'évaluation générale

des dépenses concernant ces travaux; de donner des consultations et faire des recommandations aux Etats danubiens au sujet de l'exécution des travaux sus-visés, en tenant compte des intérêts techniques et économiques, des plans et des possibilités des Etats respectifs;

— d'exécuter des travaux dans les cas prévus à l'article 4 de la Convention, 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 une navigation normale;

— de donner des consultations et de faire des recommandations aux Administrations fluviales spéciales et de procéder à un échange d'informations avec elles;

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

— d'unifier les règles des surveillances fluviale, douanière et sanitaire;

— 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;

— 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;

— de faire publier, pour les besoins de la navigation, des ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation et des atlas.

ACTIVITE DE LA COMMISSION

Questions nautiques



Au cours des quarante années écoulées les pays danubiens ont activement coopéré dans le cadre de la Commission du Danube, déployant de grands efforts afin de créer des conditions favorables pour la navigation danubienne internationale.

La Commission du Danube a adopté toute une série de documents à caractère de règlement en rapport avec l'établissement d'un système de balisage uniforme pour tout le parcours navigable du Danube et avec l'établissement de dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. La Commission du Danube a constamment veillé à ce que les documents déjà adoptés soient mis à jour et mis en harmonie avec le développement de la navigation sur le Danube et sur les autres voies de navigation intérieure d'Europe; elle a adopté des mesures visant à introduire des nouvelles techniques et des nouvelles méthodes de navigation et a contribué à l'accroissement de la sécurité de la navigation.

Le document le plus important adopté au sein de la Commission du Danube dans le but de régler la navigation internationale danubienne est celui intitulé «Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube» (DFND). Les travaux portant sur la mise en harmonie desdites DFND avec le texte révisé du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) sont à l'heure actuelle en voie d'achèvement. Les nouvelles DFND révisées permettront de naviguer aussi sur les autres voies d'eau intérieures européennes dont la liaison avec le Danube est prévue pour un proche futur.

Le Routier du Danube réédité en 1988 contient des données et des renseignements mis à jour et tient compte des modifications survenues sur le parcours navigable du Danube.

Les Cartes de pilotage du Danube éditées par la Commission du Danube pendant la période 1960—1976, sont maintenant rééditées selon le nouveau schéma adopté par la Trente-septième session et compte tenu des modifications intervenues dans le balisage.

Les Cartes de pilotage du Danube couvrant les secteurs des km 1656—1433 (RPH) et km 1433—1170 (RSFY) sont déjà rééditées et les travaux portant sur la préparation à la réédition des tomes suivants sont en cours.

Pour assurer l'application du régime de navigation uniforme prévu par lesdites Dispositions fondamentales, la Commission a adopté les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube.

Une unification a été également réalisée dans le domaine des documents de bord. L'Attestation de bord adoptée par la Commission du Danube réunit et remplace plusieurs documents de bord antérieurement en vigueur sur le Danube. Son introduction facilite le travail des autorités dans les ports et aux frontières, et permet de réduire les estaries des bâtiments.

Afin de créer les conditions les plus favorables pour le développement du poussage et pour accroître l'efficacité de l'exploitation de la flotte de poussage, la Commission a adopté divers documents portant sur les inscriptions à apposer sur les bords des bâtiments sans équipage et les prestations de service fournies à ces bâtiments, sur le stationnement des convois poussés et les méthodes uniformes d'exécution des essais avec des convois poussés, ainsi que sur l'unification de leur installation électrique. La mise en pratique de ces documents contribue également à accroître la sécurité de la navigation, et notamment de la navigation par poussage.

Le premier tome du Guide des bateliers — Indicateur kilométrique du Danube, paru en 1971, présente pour tout le parcours du fleuve, depuis le port de Sulina (km 0) jusqu'au port de Regensburg (km 2379), les positions des localités, des ports et des hivernages, des seuils et des îles, des stations hydrométriques et des stations de signalisation, des ponts (avec indication de leurs passes navigables), des câbles aériens traversant le fleuve (avec indication de leur hauteur) et des écluses; il donne également un tableau des distances entre les principales localités situées sur le fleuve. Le deuxième tome du Guide des bateliers, paru en 1976, contient des données de référence au sujet des principales caractéristiques techniques des ouvrages érigés sur le Danube (ouvrages hydrotechniques, ponts), du chenal navigable, des dimensions des convois remorqués et poussés, et d'autres renseignements utiles nécessaires aux bateliers, ainsi que des extraits des documents valides de la Commission du Danube. La Carte générale du Danube rééditée en 1984 présente, sur le relief géographique, le réseau fluvial du Danube et indique les données principales des ports et hivernages, des écluses et des ponts, des stations de signalisation et de pilotage, des stations hydrométriques.

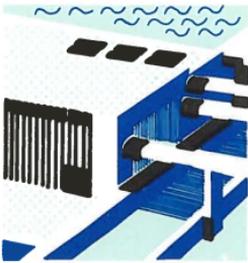
Pour informer les conducteurs de bâtiment des règles de navigation locale, la Commission du Danube a édité le «Recueil des règles locales de la navigation sur le Danube (dispositions spéciales) établies par les Etats danubiens et les administrations fluviales spéciales» ainsi que le «Recueil des prescriptions relatives à la sécurité de la navigation appliquées dans les ports et les hivernages ouverts à la navigation internationale sur le Danube».

Afin de régler les questions du domaine des radiocommunications, la Commission du Danube a adopté toute une série de documents et de recommandations relatifs au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, qui constituent la base d'un système de radiocommunications uniforme

sur tout le parcours navigable du Danube, réalisé à l'aide de stations de bâtiment et de stations côtières destinées à assurer les besoins de la navigation, des opérations portuaires et de la correspondance publique.

Ainsi ont été éditées en 1979 les «Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications sur ondes métriques dans la navigation sur le Danube», en 1980 les «Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications sur ondes décamétriques dans la navigation sur le Danube», et en 1983 les «Règles et procédures à utiliser pour les communications radiotéléphoniques dans la navigation sur le Danube».

Questions hydrotechniques



Dans le domaine des questions hydrotechniques, une des tâches les plus importantes est celle de l'établissement du plan général des grands travaux visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation, qui est dressé sur la base des propositions et des projets des pays danubiens. Pour pouvoir élaborer ce plan sur une base homogène, la Commission a adopté les Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. Le niveau adopté en qualité d'étiage navigable et de régularisation pour tout le long du Danube est un niveau dont la fréquence a atteint 94% pendant une période de 40 ans, tandis que le haut niveau navigable adopté pour tout le parcours du Danube est le niveau qui a atteint une fréquence de 1% pendant une période de 40 ans. Les cotes nouvellement calculées de l'étiage navigable et de régularisation d'après les stations hydrométriques principales sont entrées en vigueur à partir de 1985, et d'après les stations hydrométriques intermédiaires, à partir de 1987.

Pour assurer et améliorer les conditions de la navigation sur le Danube, la Commission a élaboré et adopté les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres, qui tiennent compte des particularités des secteurs de fleuve respectifs et des niveaux de référence susmentionnés. Lesdites Recommandations ainsi que les projets des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales relatifs aux travaux de régularisation et à l'éclusement du fleuve ont servi de base à l'établissement du plan général des grands travaux sur le Danube, dont l'exécution assurera sur le Danube des conditions de navigabilité adéquates auprès des gabarits de chenal requis.

Vu l'importance de l'élaboration du Plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, la Commission a adopté d'abord le plan pour la période 1961—1965, ensuite pour 1966—1970 et 1970—1980, et depuis pour la période 1980—1990, et jusqu'à l'an 2000 pour quelques secteurs du Danube. Le but principal des travaux envisagés pour cette période est d'assurer sur tout le parcours navigable du Danube, les gabarits de chenal navigable recommandés essentiellement, les profondeurs navigables minima.

L'Information sur l'entretien du chenal navigable et sur les seuils du Danube d'Ulm à Sulina publiée chaque année contient les données relatives aux gabarits de chenal prévus et réalisés et au volume des travaux exécutés par les pays danubiens et par les administrations fluviales spéciales en vue de l'amélioration des conditions de la navigation. Cette information contient également les données sur les profondeurs et largeurs de chenal enregistrées sur les sections de seuils au courant de l'année écoulée ainsi que des renseignements sur le régime des glaces du Danube et sur les mesures prises dans la lutte contre les glaces, ayant en vue les obstacles que ces dernières créent pour la navigation.

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

La Commission a dressé le Schéma du profil en long du Danube d'Ulm à Sulina. Ce Schéma présente les cotes des hauts-niveaux et des bas-niveaux navigables, l'emplacement des postes hydrométriques, des ouvrages hydro-techniques et des ponts, ainsi que d'autres données intéressant la navigation. La Commission a aussi fait paraître l'Album des ponts sur le Danube et l'Album des courbes du Danube, qui contiennent tous les renseignements nécessaires aux bateliers lors de la traversée des sections particulièrement difficiles du Danube.

Questions hydrométéorologiques



Afin de coordonner sur tout le parcours du Danube l'activité des services hydrométéorologiques fonctionnant dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation, la Commission a adopté les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube. Ces Recommandations exposent les méthodes unifiées d'observation des éléments hydrométéorologiques et de dépouillement des données obtenues, et établissent le procédé à suivre pour l'échange des données hydrométéorologiques dans le cadre du réseau des stations d'information.

Les informations relatives aux niveaux d'eau, aux températures de l'eau et de l'air, aux précipitations, à l'état des glaces, ainsi que les avis de tempête et les prévisions hydrologiques sont transmis par un système de codes unifié. A partir du 1^{er} janvier 1977 ont été introduits sur le Danube les Codes hydrologiques internationaux de l'Organisation Météorologique Mondiale, élaborés compte tenu des codes antérieurement en vigueur au sein de la Commission du Danube. Ces données sont également radiodiffusées par les stations de chaque Etat danubien.

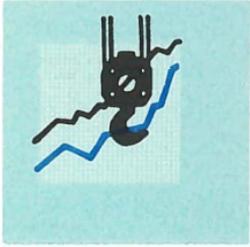
Les Annuaires hydrologiques du Danube sont publiés régulièrement. Ces Annuaires présentent d'une manière uniforme pour tout le Danube les données hydrométéorologiques enregistrées aux stations hydrométriques.

La Commission publie en outre tous les 10 ans un ouvrage de référence hydrologique du Danube. Le premier fut publié en 1954; il comprend les caractéristiques des niveaux pour une période de 30 ans.

Le dernier ouvrage de référence hydrologique du Danube a paru en 1984; il contient une brève description du climat, les caractéristiques des stations hydrométriques principales, les niveaux caractéristiques pour une période de 40 ans, les débits d'eau caractéristiques pluriannuels, les données sur les débits solides, la température de l'eau et la vitesse du courant à l'axe du chenal.

La Commission poursuit le travail dans le but de faire une synthèse des expériences acquises dans les pays danubiens en matière de formulation des prévisions hydrologiques et d'établir les possibilités du perfectionnement des prévisions.

Questions statistiques



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

Pour assurer l'analyse des données statistiques et la publication de données plus complètes dans les annuaires, la Commission a élaboré une méthodologie unifiée pour les relevés statistiques, un questionnaire pour le recueil auprès des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales des données statistiques sur la navigation danubienne, et a donné les définitions des termes utilisés dans le questionnaire.

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

La flotte danubienne qui, en 1962, se composait de 3142 unités: remorqueurs, pousseurs, automoteurs, chalands et barges, s'est accrue de 1,7 fois en 1986, passant à 5341 bâtiments. Quant à la portée en lourd de la flotte danubienne, par rapport à 1962 celle-ci s'est accrue en 1986 de 2,5 fois, se chiffrant à près de 4,6 millions de tonnes, et sa puissance a augmenté de plus de 3,5 fois, atteignant 812 426 kW.

Le rendement de la flotte danubienne s'est amélioré. Ainsi, alors qu'en 1962 le volume des marchandises transportées était de 14 tonnes par tonne de portée en lourd, en 1986 on enregistrait 20 tonnes de marchandises transportées pour une tonne de portée en lourd.

La structure de la flotte danubienne subit également une transformation. Tandis qu'auparavant prédominait la flotte de remorquage, aujourd'hui c'est la flotte de poussage qui est plus importante. Et le développement permanent de la navi-

gation a produit le système porte-barge et le transroulage (ro-ro) qui, ces dernières années, gagne en importance.

Grâce au développement de la flotte danubienne et à l'amélioration des conditions de la navigation, le volume des transports de marchandises a augmenté en 1986 de 9,4 fois par rapport à 1950, se chiffrant à 91 millions de tonnes, tandis que le trafic marchandises des ports danubiens a augmenté de 8,3 fois au cours de la même période.

En 1986, les ports danubiens ont manutentionné plus de 152 millions de tonnes de marchandises.

Questions juridiques



La Commission accorde de l'attention aux questions juridiques, douanières, sanitaires et autres ayant trait à la navigation sur le Danube, à son organisation et à son fonctionnement.

Afin de régler son statut au sens des stipulations de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ainsi que ses rapports juridiques avec le pays hôte, la Commission a élaboré la Convention multilatérale

sur ses privilèges et ses immunités et l'Accord avec le Gouvernement de la République Populaire Hongroise au sujet du siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise.

Ont été également élaborés et adoptés les documents juridiques contenant les règles du fonctionnement interne de la Commission ainsi que les normes relatives à l'organisation et à l'activité de son Secrétariat, tels les Règles de procédure de la Commission du Danube, les Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement, le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube, le Règlement relatif aux droits et obligations des employés du Secrétariat de la Commission du Danube et le Règlement relatif à la gestion financière de la Commission du Danube.

Pour faciliter la connaissance des instruments internationaux ainsi que la pratique des Etats dans son champ d'activité, la Commission a rassemblé les accords signés par les pays danubiens dans le domaine de la navigation sur le Danube, de même que les textes des arrangements intervenus entre les entreprises de navigation danubienne et les a publiés dans un recueil. Elle a également fait paraître un recueil des actes normatifs en vigueur dans les pays danubiens, ayant trait à la navigation sur le Danube.

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

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

La Commission étudie les questions de droit international ayant trait à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

Autres questions

En 1976, la Commission a adopté une décision au sujet de l'intensification de ses travaux dans l'esprit de l'Acte final de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe.

Cette décision prévoit notamment de contribuer fermement, dans l'exercice des attributions de la Commission du Danube prévues par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, au respect et à la mise en pratique, par les Etats membres de la Commission participant à la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe, de cet Acte final dans son ensemble — des buts, des principes et d'autres dispositions de ce document.

Tenant compte de la liaison envisagée du Danube à d'autres voies navigables intérieures, la Commission du Danube a approuvé en 1972 la Liste des questions intéressant la navigation en connexion avec la liaison des fleuves Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.

Cette Liste comprend 16 questions d'ordre nautique, hydrotechnique, hydro-météorologique, statistique, économique et juridique. L'étude de ces questions constituera un apport à l'unification des dispositions régissant la navigation sur lesdites voies d'eau et sur leurs liaisons. Dans le cadre de l'accomplissement de cette tâche ont été établies jusqu'à présent une comparaison des règles de navigation en vigueur sur le Danube et sur le Rhin au Code européen des voies de navigation intérieure; une comparaison des gabarits du chenal navigable de Rotterdam jusqu'à Sulina; une information au sujet des prestations d'ordre hydrométéorologique fournies à la navigation sur le Rhin; une comparaison des méthodologies, des définitions et des termes utilisés pour les relevés statistiques sur le Danube, le Main et le Rhin; une comparaison des actes juridiques régissant la navigation sur le Danube, le Main et le Rhin, et d'autres matériaux.

La Commission du Danube se penche également sur les questions de la protection des eaux du Danube contre la pollution par la navigation. A sa Quarante-quatrième session, en 1986, elle a adopté les Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation.

En outre, les documents de la Commission du Danube tels que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire, vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, contiennent des dispositions visant à prévenir la pollution des eaux du Danube.

Activité dans le domaine des publications



La Commission du Danube a fait paraître un grand nombre de publications qui reflètent les résultats de son activité, et des publications qui fournissent des renseignements et des données de référence sur les questions de la navigation sur le Danube. Toutes ses publications paraissent en français et en russe; elles sont diffusées aux pays danubiens et, à titre d'échange, à des organisations internationales et autres. Les organisations

et les personnes intéressées peuvent aussi se procurer les publications de la Commission.

Les Procès-verbaux des sessions de la Commission, qui paraissent annuellement et contiennent les interventions faites par les représentants des pays au sein de la Commission ainsi que tous les documents issus des sessions, représentent une des publications périodiques des plus importantes de la Commission. Jusqu'à présent la Commission a fait paraître 45 Procès-verbaux.

Au cours de son activité, la Commission a publié plus de 290 ouvrages. La liste qui se trouve en annexe à la présente brochure énumère les documents de la Commission du Danube actuellement en vigueur.

Relations avec des organisations internationales et autres

L'étude des problèmes liés à la navigation intérieure et leur solution dans le cadre d'autres organisations internationales présentent un intérêt certain pour la Commission du Danube.

Par ailleurs, de nombreux problèmes relevant des divers domaines de la navigation danubienne desquels s'occupe la Commission du Danube suscitent l'intérêt de diverses organisations internationales et autres à l'égard de l'activité de la Commission. La Commission coopère ainsi avec une série d'organisations internationales.

Actuellement la coopération entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales se fonde sur la décision adoptée par la Commission en 1975. Cette décision approuve la liste des questions présentant de l'intérêt pour la coopération et la liste des organisations internationales avec lesquelles il est indiqué pour la Commission de coopérer, ainsi que les formes possibles de cette coopération.

Suite à cette décision, a été signé l'Accord sur la coopération entre la Commission du Danube et le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle. Par échange de lettres, des accords de coopération ont été conclus entre la Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, entre la Commission du Danube et l'Organisation Maritime Internationale (OMI). La Commission du Danube jouit du statut consultatif auprès de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

En dehors des organisations mentionnées ci-haut, la Commission entretient des relations régulières et a des accords de coopération avec l'Organisation Météorologique Mondiale et l'Union Internationale des Télécommunications; elle entretient des relations régulières avec la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne — Parties aux Accords de Bratislava et a des accords de coopération avec l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Agence Internationale de l'Energie Atomique.

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

La coopération avec les organisations internationales énumérées ci-haut se réalise par un échange de documents, de matériaux et de publications qui présentent de l'intérêt pour la Commission du Danube et pour ces organisations, et

également par la participation réciproque de leurs fonctionnaires aux travaux portant sur l'étude et l'examen des questions d'intérêt commun.

La Commission entretient des contacts ou réalise un échange de documentations et de publications avec diverses organisations, telles l'Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture (UNESCO), l'Organisation Internationale du Travail, le Conseil de Coopération Douanière, l'Organisation Internationale de Normalisation, la Commission Internationale de l'Eclairage, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement, l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, la Commission de l'Oder, l'Association Internationale des Armateurs, ainsi qu'avec plusieurs autres organisations gouvernementales et non gouvernementales s'occupant des questions du transport par voie d'eau intérieure.

La Commission a aussi des relations de travail avec des centres de recherches scientifiques et des organisations poursuivant des études dans le domaine des problèmes du transport fluvial.

Des représentants d'autres organisations internationales ont rendu visite à la Commission du Danube pour avoir avec elle un échange d'expériences et connaître son activité.

En septembre 1972, la Commission a pris part à l'Exposition EUROCA '72, organisée à Nuremberg et consacrée à l'ouverture d'un nouveau secteur du canal Rhin-Main-Danube et du port de Nuremberg. En 1977, elle a participé à l'exposition de Léningrad, consacrée au Congrès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, et en 1978 à l'exposition organisée à Budapest. En 1973, en l'honneur du 25ème anniversaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube le Ministère des Transports et des Communications de la République Populaire Hongroise a organisé une exposition au Musée du Transport de Budapest.

Des représentants du Secrétariat de la Commission du Danube prennent part aux travaux des organisations et des réunions internationales s'occupant de questions présentant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube.

LISTE DES PRINCIPALES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION DU DANUBE

Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, Belgrade 1948
(Edition 1975)

Règles de procédure et autres documents d'organisation de la Commission du
Danube (Edition 1985)

Procès-verbaux des sessions de la Commission du Danube — Tomes 1—45

Procès-verbaux de la Commission du Danube — Session extraordinaire, 10—19
octobre 1963 (Edition 1964)

Procès-verbaux de la Commission du Danube — Deuxième session extraordi-
naire, 10—13 décembre 1973 (Edition 1974)

Procès-verbal de la Session jubilaire de la Commission du Danube (Edition 1974)

Questions de navigation:

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

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

Modifications et compléments à apporter aux Dispositions fondamentales rela-
tives à la navigation sur le Danube (Edition 1977)

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)

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

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

Précisions et modifications au Tome I du Guide des bateliers — Indicateur kilométrique du Danube (Edition 1975)

Guide des bateliers, Tome II — Manuel de référence et extraits des documents valides de la Commission du Danube (Edition 1976)

Routier du Danube (Edition 1966, 1988)

Carte générale du Danube (Edition 1972, 1984)

Cartes de pilotage du Danube (éditées sous forme d'album et de dépliant):

— Du port de Regensburg (km 2379) à l'écluse de Kachlet (km 2230,5) (Edition 1958) (dépliant seulement)

— De l'écluse de Kachlet (km 2231) à l'écluse d'Ybbs- Persenbeug (km 2060) (Edition 1966)

— Section de la centrale hydraulique de Wallsee (km 2115 — 2090) (Edition 1968)

— De l'écluse d'Ybbs — Persenbeug (km 2060) à Devín (km 1880) (Edition 1967)

— De Devín (km 1880) à Szob (km 1707) (Edition 1965)

— De Szob (km 1707) à Dunaföldvár (km 1561) (Edition 1965)

— De Dunaföldvár (km 1561) à la frontière hungaro-yougoslave (km 1433) (Edition 1965)

— De la frontière hungaro-yougoslave (km 1433) à Slankamen (km 1214) (Edition 1967)

— De Slankamen (km 1214) au confluent de la Nera (km 1075) (Edition 1975)

— Du confluent de la Nera (km 1075) à Drobeta—Turnu Severin (km 931) (Edition 1976)

— De Drobeta—Turnu Severin (km 931) à Lom (km 743) (Edition 1968)

— De Lom (km 743) à Silistra (km 375) (Edition 1970)

— De Silistra (km 375) à Sulina (km 0) (Edition 1971)

Carte de pilotage du Danube Tome VI — secteur km 1656—1433 (Hongrie) (Edition 1986)

Carte de pilotage du Danube Tome V — secteur km 1433—1170 (Yougoslavie) (Edition 1987)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 (Edition 1977, 1985)

Questions hydrotechniques:

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

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)

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

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

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

Plan des grands travaux visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube pour la période 1980—1990 (Edition 1984)

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

Sur le régime des glaces du Danube (Edition 1959)

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

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

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

Album des courbes du Danube (Edition 1973)

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

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

Questions hydrométéorologiques:

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

Complément aux Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube (Edition 1976)

Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube (Edition 1979)

* Publication annuelle, paraissant depuis 1961.

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

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

Ouvrage de référence hydrologique du Danube de Devín à Sulina (km 1880—0) (Edition 1954)

Ouvrages 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)

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

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)

Annuaire hydrologique du Danube*

Questions statistiques:

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

— pour les périodes 1950—1955 et 1955—1958

— pour les années 1959, 1960 et 1961

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)

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

* Publication annuelle paraissant depuis 1953.

** Publication annuelle paraissant depuis 1962.

Recueil des documents statistiques (Edition 1968)

Questions juridiques et autres:

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

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

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

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

Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube. Première partie — Règles de navigation (en vigueur jusqu'au 1.4. 1970) (Edition 1961)

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

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

Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube — Tome II (Edition 1981)

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)

Recueil des règles locales de la navigation sur le Danube (dispositions spéciales) établies par les Etats danubiens et les administrations fluviales spéciales (Edition 1981)

Index des décisions et documents contenus dans les Procès-verbaux de la Commission du Danube (Edition 1977)

**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 ou tel secteur, les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage;
 - g) d'unifier les règles de la surveillance fluviale;
 - h) de coordonner l'activité des services 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 inclusive-ment) 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 dési-

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

CHAPITRE IV.

MODALITES DE COUVERTURE DES DEPENSES NECESSAIRES POUR ASSURER LA NAVIGATION

Article 34.

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

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

Article 35.

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation, les Etats danubiens peuvent, après s'être concertés avec la Commission, établir des droits de navigation perçus sur les bâtiments et dont le taux est déterminé en fonction du coût de l'entretien de la voie fluviale et des travaux prévus à l'article 34.

Article 36.

Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation et l'exécution des travaux entrepris par les Administrations, celles-ci établissent des taxes particulières perçues sur les bâtiments 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 et de déchargement, de l'outillage, des magasins, des terrains d'entrepôts etc., en vertu d'accords avec les services respectifs chargés du transport et de l'expédition.

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

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

Article 42.

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

Article 43.

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

CHAPITRE V.

DISPOSITIONS FINALES

Article 44.

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

Article 45.

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

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

Article 46.

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

Article 47.

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

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

LISTE DES ANNEXES

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

Annexe II. Du secteur 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-GÖNYÜ

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

Par conséquent, il est convenu que la Commission du Danube discutera la question et décidera si, dans ce but, il serait approprié de créer une Administration fluviale spéciale semblable à celles prévues aux articles 20 et 21 ou s'il serait suffisant d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 (alinéa 2) de la présente Convention.

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

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

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

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES SOVIETIQUES SOCIALISTES
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE DE HONGRIE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE SOVIETIQUE SOCIALISTE D'UKRAINE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE YOUGOSLAVIE
(Signature)

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

SIGNE A BEOGRAD LE 18 AOUT 1948.

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

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

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

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

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

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

POUR L'UNION DES REPUBLIQUES SOVIETIQUES SOCIALISTES
(Signature)

(POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE DE HONGRIE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE SOVIETIQUE SOCIALISTE D'UKRAINE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE
(Signature)

POUR LA REPUBLIQUE FEDERATIVE POPULAIRE DE YOUGOSLAVIE
(Signature)

Editions Statistiques
Responsable pour la publication: József Kecskés Directeur
Imprimerie d'Éditions Statistiques – 66–41–41–5207–7
Imprimerie en Hongrie

Статистическое Издательство
Ответственный руководитель: Йожеф Кечкеш
Типография: – 66–41–41–5207–7
Печатано в Венгрии