LA COMMISSION DU DANUBE ET LA NAVIGATION DANUBIENNE

Le Danube – deuxième fleuve du continent européen de par sa longueur – a constitué pendant de nombreux siècles aussi bien une frontière infranchissable entre des pays riverains, qu'une voie de transport de grande importance, reliant ces pays. De ce fait, le Danube a toujours fourni des ressources d'une importance vitale pour l'homme – eau potable et d'irrigations, réserve de poissons, potentiel de récréation tout en étant une source d'inspiration pour de nombreux écrivains, poètes, musiciens et peintres.

Ce n'est pas un hasard si le Danube et ses terres riveraines ont été au fil des siècles motif de guerres qui finissaient toujours cependant par des traités de paix. Celui de Paris, qui conclut en 1856 l'issue de la guerre de Crimée, conféra au Danube et à ses embouchures le statut de fleuve international et institua la Commission Européenne du Danube pour assurer la liberté de la navigation sur cette importante voie d'eau européenne.

Les bases de l'étape moderne du développement du régime juridique international du fleuve sur un secteur dépassant 2,4 milliers de km furent jetées par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée en août 1948 à Belgrade. Cette Convention institua une nouvelle Commission du Danube ayant pour but d'assurer sous tous les aspects la libre navigation sur le fleuve.

Au cours des 50 dernières années, le volume du trafic sur le Danube augmenta de 10 à 27 millions de tonnes, mais les années 80, pendant lesquelles 90 millions de tonnes de marchandises étaient transportées chaque année sur le fleuve, furent les plus bénéfiques de cette période. Il va de soi que la fin du siècle (et du millénaire), difficile pour la région danubienne, influença également la navigation commerciale sur le plus grand fleuve international du continent européen.

L'élargissement en 1998 de la famille des Etats européens réunis par la Convention de Belgrade et l'énorme travail qu'ils effectuent, avec la participation intense de la Commission du Danube, pour moderniser la Convention et la rapprocher des réalités politiques, économiques et technologiques actuelles, nous persuade du fait que le Danube est destiné à jouer un rôle unique dans l'union des terres et des peuples européens, la navigation danubienne, libre pour les bateaux-marchands battant pavillon de tout pays restant un des instruments les plus durables d'une telle union.

Dr Stanko Nick
Ambassadeur, Président
de la Commission du Danube

Budapest, octobre 2004

LA COMMISSION DU DANUBE ET LA NAVIGATION DANUBIENNE

A l'occasion du 150e anniversaire de la Commission Européenne du Danube et du 50e anniversaire du siège de la Commission du Danube à Budapest

Commission du Danube
Budapest
2004

AVANT-PROPOS

Le Danube, qui traverse le territoire d'une dizaine de pays de l'Europe Centrale et du Sud-Est, joue un rôle extrêmement important dans la vie de ces pays, notamment en tant que voie de transport nautique de premier ordre. La navigation internationale se déroule sur 2411 km de son parcours, distance sur laquelle, certaines années, ont été transportées plus de 90 millions de tonnes de marchandises en navigation transfrontalière et en cabotage. En utilisant les ressources naturelles du Danube, c'est notamment à la navigation que la plus grande attention a été accordée depuis longtemps.

Non seulement les pays danubiens, mais aussi les autres pays dont les intérêts portaient sur les territoires limitrophes du Danube, ont été impliqués, au cours des siècles, dans la sphère des accords bi et multilatéraux relatifs à la navigation sur le fleuve. Le statut juridique international actuel du fleuve est établi par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948 par les représentants de sept pays danubiens. Aujourd'hui, 11 pays sont parties à la Convention.

Cela fait plus de 50 ans que la liberté de la navigation et l'égalité de tous les participants au processus de transport constituent les principes dominants de la coopération dans le bassin danubien. La Commission du Danube, organisation internationale instituée par la Convention de Belgrade afin d'assurer de tous point de vue la navigation danubienne, s'appuie notamment sur ces principes. La Commission du Danube et ses pays membres ont largement contribué au statut actuel du Danube, maillon le plus important du Réseau unique des voies de navigation intérieure de l'Europe.

La Commission du Danube a préparé le présent ouvrage qui comprend essentiellement des dispositions fondamentales de la Convention, des informations sur la structure, la compétence, l'activité et les tâches futures de la Commission du Danube, un bref aperçu historique sur l'évolution de la navigation danubienne pendant la période précédant la signature de la Convention de Belgrade, l'état actuel de la navigation sur le plus grand fleuve international du continent ainsi que les évolutions souhaitées de la voie d'eau danubienne en tant que couloir VII de transport paneuropéen.

La présente publication est en relation avec le 150e anniversaire (qui aura lieu en 2006) de la signature du Traité de Paris qui, pour la première fois, avait conféré au Danube le statut de fleuve international en établissant une Commission Européenne du Danube, à l'origine de la Commission du Danube actuellement en place. La publication de ce livre coïncide avec le cinquantenaire de l'établissement du siège de la Commission du Danube à Budapest.

Sauf indication contraire, les données contenues dans cet ouvrage correspondent à l'état du 1er janvier 2004.

La source aménagée du Danube à Donaueschingen, au confluent de la Brege et de la Brigach

Chapitre I

LA NAVIGATION ET LE REGIME JURIDIQUE INTERNATIONAL DU DANUBE AVANT 1850

Des historiens, des géographes et des poètes renommés de la Grèce Ancienne ont écrit sur un fait étonnant qui, sans toutefois être suffisamment confirmé du point de vue scientifique, est néanmoins tellement intéressant et beau qu'il mérite d'être rappelé à leur instar. Jadis, dans la région où se trouve actuellement Belgrade, le Danube bifurquait en deux bras riches en eau, dont l'un d'entre eux rejoignait la mer Noire et l'autre (actuellement la Sava, affluent du Danube) allait se jeter dans la mer Adriatique. Les premières œuvres relatives aux expéditions des Argonautes décrivent le voyage de Jason et de ses compagnons à bord du bateau « Argos », du Pont Euxin (mer Noire) à la mer Trinacrienne (mer Adriatique) sur le fleuve Istros (ancien nom du Danube). Les premières informations crédibles sur le Danube dont nous disposons figurent dans les œuvres de l'historien grec Hérodote (V^{e} siècle av. J.-C.) qui écrivit dans le deuxième livre de ses « Histoires » qu' « Istros prend sa source dans le pays des Celtes…et coule en traversant l'Europe par son milieu… pour se jeter dans le Pont Euxin… ».

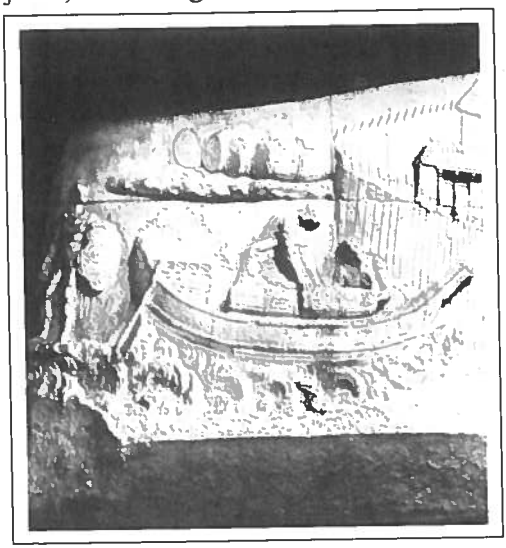
L'histoire de la navigation danubienne constitue une partie intégrante de l'histoire séculaire des peuples ayant habité depuis l'Antiquité la plus reculée des rives du Danube. Les Celtes, qui y ont habité pendant la première moitié du premier millénaire av. J.-C., donnèrent ce nom au fleuve. Le fleuve rapide s'est vu appeler *Danuvius* (eau rapide), du celte *danu* (rapide, impétueux) et *vius* (eau, rivière). Les sources littéraires de l'Antiquité mentionnent que ce nom était porté par le secteur du fleuve allant jusqu'aux Portes de Fer. Le Bas Danube était appelé Istros. Dans certaines sources littéraires antiques, ce nom était attribué au fleuve entier. Le nom Danubius figure dans les ouvrages d'Aristote, de César, d'Ovide, de Strabon et de Pline l'Ancien.

Au cours des siècles suivants, tous ces noms furent perdus et le fleuve conserva sur tout son parcours le nom de Danube.

Les premiers marins à avoir exploré le cours inférieur du fleuve furent les Phéniciens, les Grecs arrivant à leur suite. Les Grecs colonisèrent les rives du Danube du VI^{e} au IV^{e} siècle av. J.-C. en y établissant leurs comptoirs sur le territoire des villes actuelles d'Ismaïl, de Kilia, de Silistra et autres. Suite au déclin du commerce grec dans la deuxième moitié du IV^{e} siècle av. J.-C., les Macédoniens arrivèrent sur le Danube, utilisant cette voie non seulement à des fins commerciales mais aussi militaires.

Avec la chute de l'empire d'Alexandre le Grand, une fois la Macédoine devenue province romaine, ce sont les Romains qui prirent contrôle du fleuve et des terres limitrophes. La force de l'Empire romain était maintenue par une nombreuse flotte sur le Danube, basée dans l'actuelle région de Vienne et de Belgrade. Une trirème, le bateau romain le plus répandu, munie de trois rangées de rames disposées en échiquier, pouvait compter à bord 300 rameurs et 120 militaires.

Sous l'empereur Trajan (début du IIe siècle av. J.-C.), un grand pont en pierre traversant le Danube fut érigé dans la région de Turnu-Severin, pour permettre aux légions romaines de franchir le fleuve et approvisionner les armées pendant la guerre contre les Daces. Un chemin de halage avait été creusé dans les rochers de la rive droite du Danube (« la sente de Trajan »). Des esclaves halaient des bateaux d'un poids allant jusqu'à 7 tonnes avec des sangles fixées sur un court mât. Il y eut des haleurs jusqu'au IXe siècle sur d'autres secteurs du Bas et du Haut Danube. Plus tard, vu l'augmentation de la portée en lourd des bateaux danubiens, ceux-ci étaient halés vers l'amont à l'aide de bœufs accompagnés de bouviers. Plusieurs fortifications importantes en terre (*Valum Trajani*), partiellement conservées jusqu'à nos jours, furent érigées sur le Bas Danube à des fins défensives.



Bateau sur le Bas Danube chargé de tonneaux de vins. Bas-relief sur la colonne de Trajan, IIe siècle av. J.-C., Rome

La question du régime juridique international ne se posait pas pendant l'Antiquité, même si des bateaux étrangers parcouraient des secteurs du fleuve, contrôlés par des Etats différents.

Jusqu'au Ier siècle après J.-C., la navigation de tels bateaux était réglementée par des actes à caractère interne. A la moitié du IIe siècle av. J.-C., avec l'apparition de puissantes tribus allemandes et sarmates aux frontières septentrionales et orientales de l'Empire romain, le droit de naviguer sur le Danube commença à être réglé par des accords bilatéraux, tel l'accord d'Aurélien avec les Vandales (271) qui offrait à ces derniers la possibilité de naviguer et de faire du commerce sur le Danube.

Le problème de la navigation fluviale internationale perdit son importance avec la chute de l'Empire romain à la fin du IVe siècle et l'apparition de l'Etat byzantin dans sa partie orientale. Les Byzantins utilisaient le Danube surtout à des fins militaires au cours des guerres avec leurs voisins du Nord, les Etats et formations slaves. La navigation commerciale sur le Danube dépérit à cette époque, le canal de déri-

trer les frontières de l'Empire ottoman. Les bases du régime de la navigation internationale danubienne furent jetées à la même époque, les deux siècles et demie qui s'ensuivirent étant d'habitude considérés comme une période d'accords bilatéraux dans le droit international du Danube. C'est l'Autriche qui déploya les plus grands efforts pour obtenir la liberté de la navigation pour ses bâtiments sur le Danube. La Première compagnie commerciale orientale viennoise, en 1667, tenta d'organiser la navigation régulière sur le Danube. En 1671, la Société commerciale du Levant continua dans cette voie. Plusieurs accords entre l'Autriche et la Turquie suivirent (Karlovac, 1699 ; Passarowitz, 1718 ; Belgrade, 1739), en vertu desquels l'Autriche était autorisée à naviguer sur le Danube pour faire du commerce avec d'autres états. L'Angleterre reçut le droit de navigation sur le Danube en vertu d'un accord conclu avec la Turquie en 1675.

Tous les accords mentionnés couvraient uniquement le Danube Moyen et le Bas Danube. Jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle, le régime de navigation des bateaux autrichiens sur le Haut Danube était régi par des accords bilatéraux entre l'Autriche et la Bavière.

Le XVIII[e] siècle fut marqué par le déclin de l'Empire ottoman et l'accès de la Russie à la mer Noire. Selon le traité de paix signé par la Russie et la Turquie en juillet 1774 à Koutchouk-Kainardji, les sujets russes étaient autorisés à faire du commerce sur le Danube non seulement à bord de leurs bateaux mais aussi sur terre. Ils jouissaient des privilèges accordés par la Turquie aux nations les plus favorisées.

En vertu du traité de paix conclu avec la Turquie à Bucarest (1812), la Russie se vit attribuer la Bessarabie, la frontière entre les deux pays étant établie sur la rivière Prut et le Bras de Kilia. La Convention de 1826 signée à Akkerman déplaça la frontière vers le bras de Sulina. A la fin de la guerre russo-turque de 1828–1829, le traité de paix d'Adrianople fixa la frontière entre les deux pays sur le Bras de Saint-Georges en confirmant que les bateaux des deux puissances pouvaient naviguer librement sur le Bas Danube. En effet, la Russie ouvrit à ce moment-là les bouches du Danube à la navigation des bateaux battant pavillon d'autres pays. Les armateurs grecs furent très actifs pendant la première moitié du XIX[e] siècle, en développant les relations commerciales traditionnelles de la Grèce avec les principautés roumaines.

La modification du régime de la navigation sur le Danube aux XVII[e] et XVIII[e] siècles, l'évolution des relations capitalistes et l'apparition de grandes villes sur les terres danubiennes contribuèrent à la renaissance du commerce extérieur sur le fleuve. Toutefois, les conditions de la navigation sur le Danube ne permettaient pas la construction de grands bateaux. A cause des seuils de la région des Cataractes, il n'y avait pratiquement pas de transit entre le Danube Moyen et le Bas Danube.

Les premiers bateaux à vapeur apparurent sur le Danube en 1818. Les assises de la navigation régulière sur le fleuve (de Vienne à Budapest) en utilisant des bateaux à vapeur à roues furent posées en 1830 par le « Franz I », bateau marchand autri-

vation de la zone des Cataractes et les autres ouvrages construits par les Romains étant laissés à l'abandon et tombant en ruines.

Du VI[e] au VII[e] siècle, ayant repoussé les Byzantins loin vers le Sud, des tribus slaves et autres s'établirent sur les rives du Bas Danube. Le Danube Moyen fut occupé par des Slaves occidentaux : les Tchèques et les Slovaques. C'est là et sur lè Haut Danube que des tribus allemandes se fixèrent à demeure. Des bateaux d'un tirant d'eau allant de 40 à 60 tonnes (grandes dimensions pour cette époque) apparurent sur le fleuve, pouvant naviguer aussi bien sur le Danube qu'en mer.

Aux VIII[e] et IX[e] siècles, le commerce reprit sur le Danube, cette voie naturelle favorable non seulement au maintien des liens établis entre les peuples habitant ses rives mais aussi au commerce avec les Etats situés sur les bords de la mer Noire et au-delà de ses limites.

Les conflits militaires fréquents de l'époque féodale et la nécessité pour les différentes villes et principautés de conclure entre elles des accords spéciaux sur le droit de passage des bateaux entravèrent la navigation commerciale sur le Danube. Les nombreuses barrières fiscales ne contribuèrent pas non plus à son développement : 80 taxes diverses (XIII–XV[e] siècles) représentaient la moitié du coût des marchandises transportées sur le fleuve. La navigation de bout en bout sur le Danube était pratiquement inexistante, à cause de sévères restrictions à l'égard des bateaux étrangers en vigueur sur le secteur de fleuve traversant le territoire de l'Empire germanique.

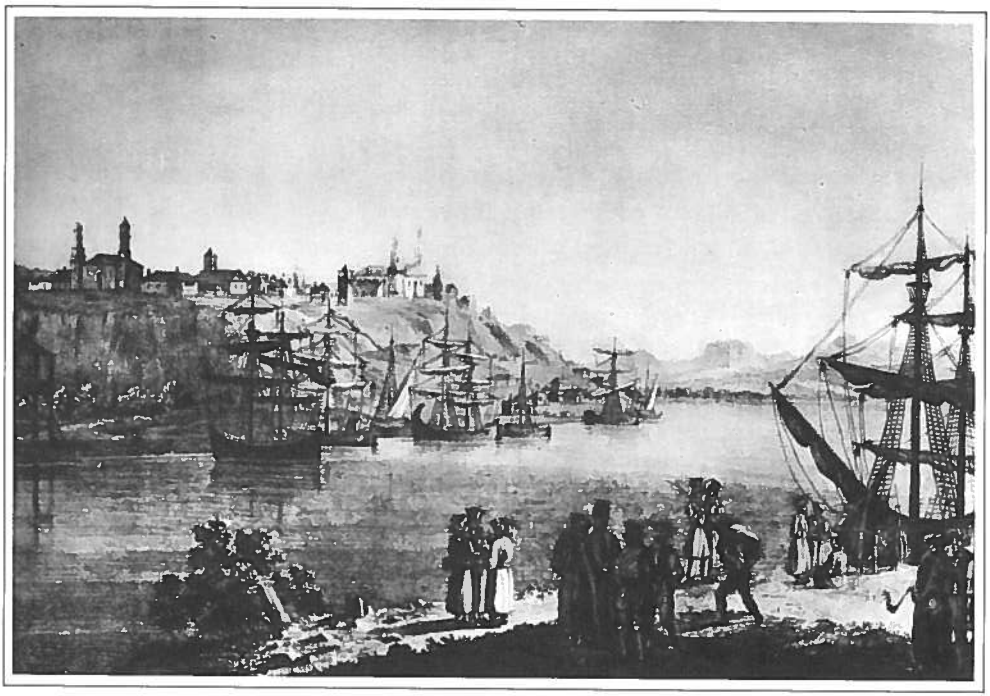
A la fin du XV[e] siècle, la suprématie sur le Bas Danube et sur le Danube Moyen revint à la Turquie qui avait conquis la mer Noire et ses détroits et créé sur les rives du fleuve de nombreux points d'appui et forteresses. Les Turcs avaient notamment édifié la puissante forteresse d'Ada Kaleh sur une des îles des Cataractes où le courant rapide du Danube, serré des deux côtés par des pics montagneux et présentant des seuils, rendait difficile le passage des bateaux. Des chaînes en fer avaient été tendues entre l'île et les rives afin de pouvoir percevoir une taxe des bateaux. Depuis, ce secteur du Danube reçut le nom de « Portes de Fer ». Les Turcs utilisèrent le Danube surtout en tant que voie de transport à des fins militaires.

Pendant les siècles où les Turcs possédèrent les territoires du Bas Danube et du Danube Moyen, les conditions de la navigation danubienne et son régime se détériorèrent grandement, la seule exception étant le bras de Sulina, sur lequel des travaux d'approfondissement du lit avaient été réalisés.

Le XVI[e] siècle vit apparaître sur le Haut Danube un art particulier de la construction navale, qui perdurera pendant plus de trois cents ans : des bateaux à structure spéciale étaient construits pour un seul voyage. Une fois descendus, chargés de marchandises, jusqu'à Vienne ou plus loin sur le Bas Danube, et une fois leur cargaison déchargée, ils étaient vendus en tant que bois de chauffage ou matériel de construction. Une centaine de bateaux par an étaient déchirés de cette manière-là.

Au XVII[e] siècle, les puissances de l'Europe occidentale commencèrent à péné-

chien à passagers long de 48 m, large de 6,2 m et dont le tirant d'eau était de 318 t. Ce bateau, construit d'après les projets de James Brown, fut mis en mouvement par des machines de 60 CV.



Vue de Galati au début du XIX^e siècle

C'est dans les années 1830 qu'apparurent sur le Danube les premières sociétés de navigation. Début 1829, la première société de navigation danubienne (DDSG), qui devint une des plus grandes entreprises de navigation d'Europe, fut créée en Autriche. Au début de la guerre de Crimée, la DDSG possédait déjà 93 bateaux automoteurs et 338 barges. En 1855, ses bateaux transportaient 1376 passagers et 532 milliers de tonnes de marchandises. En 1835 fut établie la Société de navigation royale privilégiée de Bavière-Würtemberg. C'est de cette époque que datent les travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation sur plusieurs secteurs du fleuve suite à l'augmentation importante de la flotte danubienne (de 400 bateaux en 1830 à 1300 bateaux en 1840) et des quantités transportées.

Le développement intense de la navigation internationale qui produisit au début du XVII^e siècle sur les voies d'eau de l'Europe amena les gouvernements des Etats les plus importants de ce continent à se mettre d'accord sur les principes de base de la navigation sur les fleuves. C'est ainsi que fut signé l'Acte du Congrès de Vienne le 28 mai 1815 par les plénipotentiaires de huit pays : Autriche, Espagne, France, Grande-Bretagne, Portugal, Prusse, Russie et Suède. Bien que des principes de droit

international relatifs à la liberté de la navigation sur les fleuves de l'Europe de l'Ouest (Rhin, Neckar, Main, Moselle, Meuse, Escaut) aient été envisagés lors de l'élaboration de l'Acte, les dispositions de base de ce document influèrent grandement sur l'établissement du régime juridique international sur le Danube.

L'article CVIII de l'Acte du Congrès de Vienne établissait que « Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière ». L'article suivant (CIX) exprimait l'essence de la liberté de la navigation sur les fleuves internationaux « La navigation dans tout le cours de ces rivières,..., du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne ; bien entendu que l'on se conforme aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations ».

L'Acte du Congrès de Vienne jeta la base des principaux traits caractéristiques du régime des fleuves internationaux, développés par la suite aux XIX^{e} et XX^{e} siècles dans de nombreux traités et conventions bilatérales relatifs à la liberté de la navigation sur de tels fleuves.

Le premier document juridique confirmant la volonté des parties d'appliquer sur le Danube les dispositions de l'Acte du Congrès de Vienne fut la Convention pour la navigation sur le Danube conclue entre la Russie et l'Autriche en juillet 1840 à Saint-Pétersbourg et couvrant les secteurs nationaux du fleuve situés sur le territoire de ces pays. Selon cette convention, la circulation des bateaux « sera entièrement libre, soit en montant, soit en descendant ; elle ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, soumise à aucune entrave, ni sujette à un péage quelconque, et il ne sera payé pour cette navigation d'autres redevances que celles qui seront fixées ci-après ». Le gouvernement russe s'engagea à entreprendre les travaux nécessaires pour mettre fin au processus d'ensablement de l'embouchure de Sulina. Des droits fixés en piastres espagnols étaient perçus à cette fin des bateaux autrichiens passant par ce bras et transportant des marchandises ou du ballast. Une situation intéressante fut reflétée à l'article VII de la Convention : les taxes « ne seront perçues qu'à la sortie des bâtiments de l'embouchure du Danube, et non à leur entrée, afin que les navires n'y soient point arrêtés et qu'ils puissent profiter du vent favorable pour remonter le fleuve sans perdre de temps ».

En 1853, la Russie et la Bavière conclurent un accord relatif à la liberté de la navigation sur le fleuve. La longue période des relations se fondant sur des accords bilatéraux portant sur la navigation internationale danubienne touchait à sa fin.

Chapitre II

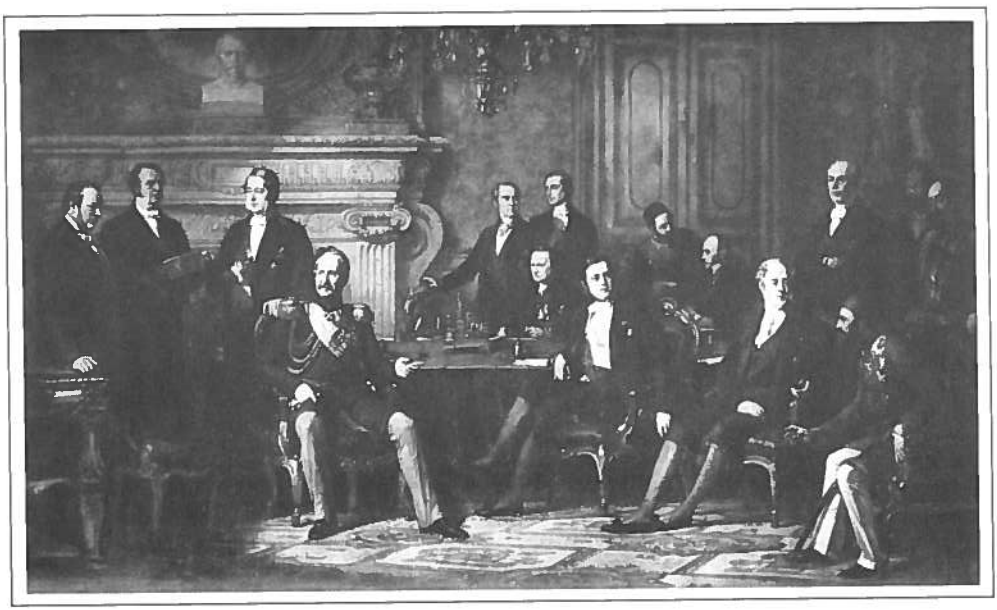
DES ANNEES 1850 AUX ANNEES 1950

La période comprise entre les années 1850 et les années 1950 fut marquée, dans la navigation danubienne, par de nombreux accords multilatéraux auxquels participèrent des Etats non danubiens.

Une fois la guerre de Crimée finie, sept pays européens (Russie, Autriche, France, Grande-Bretagne, Prusse, Sardaigne, Turquie), signèrent, le 18 mars 1856, le Traité de Paris, qui déclara que la mer Noire était ouverte et libre aux bateaux marchands de toutes les nations, et conféra au Danube, avec ses embouchures, le statut de fleuve international soumis aux règles établies par l'Acte du Congrès de Vienne de 1815. Le Traité de Paris établissait que, excepté les Règlements de police et de quarantaine à établir par les Etats riverains et qui « seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires », il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation sur le Danube. Les marchandises se trouvant à bord des navires étaient exemptées de tout droit et aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve n'était perçu, en dehors des droits fixés pour couvrir les frais des travaux visant à créer les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Etats du Bassin danubien en 1856

En vertu de l'article 16 du Traité de Paris, une Commission Européenne du Danube (CED) fut instituée, chargée d'exécuter les travaux « nécessaires, depuis Isaktcha, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et lesdites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité ». La CED, qui comprenait des représentants des pays signataires du Traité de Paris, était formée initialement pour une période de deux ans.



Les participants du Congrès de Paris de 1856

Le traité prévoyait également la création d'une Commission Riveraine (à titre permanent). Toutes les fonctions visant à assurer la navigation sur le Danube relevaient de la compétence de cette Commission qui devait, après la dissolution de la Commission Européenne, élaborer les Règlements de navigation et de police fluviale, faire disparaître les entraves s'opposant à la libre navigation, ordonner et faire exécuter « les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve » et maintenir la navigabilité des embouchures du Danube. Toutefois, pour diverses raisons, la Commission Fluviale ne fut pas à même de remplir ses fonctions, étant pratiquement contrainte de cesser son activité en 1858.

La CED, au sein de laquelle les Etats non danubiens étaient majoritaires, eut un destin différent, vu l'augmentation de ses pouvoirs et la prolongation de son existence après 1856 en vertu d'actes internationaux établis ultérieurement.

En 1858, lors de la II[e] Conférence de Paris, il fut décidé que la CED poursuivrait son activité jusqu'à l'achèvement complet de tous les travaux hydrotechniques qu'elle avait entamés dans l'embouchure du Danube. Profitant des clauses du Traité

de Paris, la CED introduisit pour la première fois en juillet 1860 sur le secteur de l'embouchure du Danube un tarif pour le passage de bateaux dans le but de finaliser les travaux d'approfondissement du lit et de protection commencés sur le bras de Sulina.

La Commission Européenne du Danube en 1864

Assis (de gauche à droite) :

S. E. Ahmet Passim Pacha – Commissaire de Turquie
Chevalier de Kremer – Commisssaire d'Autriche
Major Stokes – Commisssaire de Grande-Bretagne
Baron d'Offenberg – Commissaire de Russie

Debout (de gauche à droite) :

M. de Drigalsky – Inspecteur général de la Navigation
M. Engelhardt – Commissaire de France
Chevalier Strambio – Commissaire d'Italie
Sir Charles Hartley – Ingénieur en chef
M. Saint-Pierre – Commissaire de Prusse
M. Mohler – Secrétaire général

Lors de la Troisième Conférence de Paris en 1866, le mandat de la Commission fut reconduit pour 5 ans. L'Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube, signé le 21 octobre 1865 à Galati par les représentants de la Russie, de l'Autriche, de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie, de la Prusse et de la

Turquie, soulignait particulièrement les mérites de la CED dans l'amélioration des conditions de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Sulina, par l'exécution de travaux de correction et de curage dans le cours du même bras, par l'enlèvement des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées etc., ainsi que par la construction d'un phare à l'embouchure de Saint-Georges, enfin, par la réglementation des différents services de navigation sur la section fluviale, d'une longueur de 56 milles, comprise entre Isaktcha et la mer. Des tarifs et des taxes de navigation avaient été fixés pour couvrir les frais requis par les travaux hydrotechniques.

Pavillon de la Commission Européenne du Danube

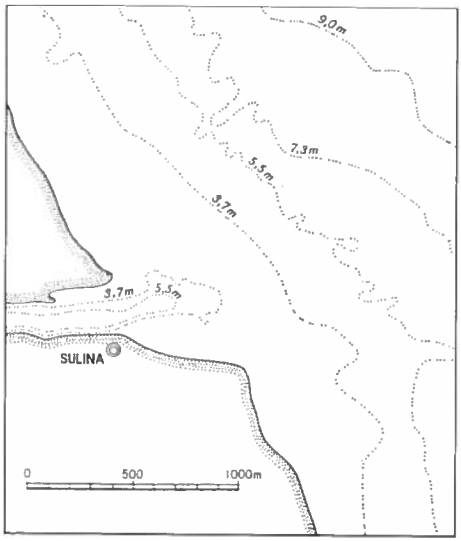
Le Traité de Londres (mars 1871) prolongea les prérogatives de la CED jusqu'en 1883. Le Traité de Berlin de 1878 élargit la compétence territoriale de la CED jusqu'au port de Galati (Mm 81), en stipulant qu'elle allait exercer dorénavant ses fonctions dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. En mai 1881 fut institué le pavillon de la CED. La Commission possédait également sa flotte, sa police et son tribunal. Le Traité de Londres de 1883 prolongea pour une période de 21 ans les pouvoirs de la CED. A l'aube du XX^{e} siècle, la Commission avait accompli un énorme travail visant à créer des conditions normales de navigation sur le secteur de l'embouchure du Danube.

Lors de la création de la CED, les profondeurs sur le bras de Sulina du Danube, d'une longueur de 84,87 km, dépassaient rarement 2,0 à 2,5 m. La navigation était difficile en raison de nombreux méandres.

Sur l'étroit chenal navigable du bras de Sulina, les bateaux à voile ne pouvaient pas virer de bord et ne remontaient le fleuve que par vent de poupe ou remorqués. La barre haute de l'embouchure du bras de Sulina empêchait l'entrée des bateaux maritimes sur le Danube.

L'Ingénieur anglais C. Hartley fut chargé de la direction des travaux de la CED. Les processus liés au lit du fleuve furent étudiés surtout sur les bras de Sulina et de St. Georges.

Dès le début, le bras de Kilia, dont les profondeurs ne dépassaient pas, à l'instar du bras de St. Georges, 1,83 m, ne fut pas pris en considération vu les conditions extrêmement difficiles, selon les auteurs du projet, du delta du bras de Kilia.



Embouchure du bras de Sulina en 1857

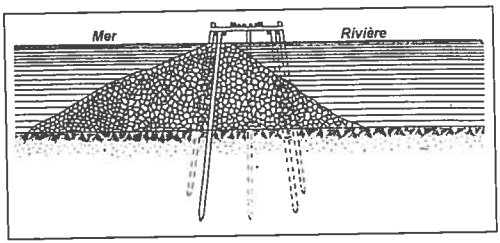
A l'issue de deux années d'études, Hartley formula les principes du développement du delta du Danube qu'il avait identifiés, en soumettant à la CED en 1858 deux variantes assurant la sortie des bateaux du Danube en mer en créant des passages profonds sur les bras de Sulina et de St. Georges, tout en préférant le bras de St. Georges.

Hartley avait fondé ses projets sur le principe de l'endiguement des embouchures du fleuve et de la construction de deux digues parallèles, dépassant en mer l'isobathe de 5,5 m. Il est à relever qu'à Paris, une commission technique indépendante qui avait examiné les projets sur demande de la CED, s'était prononcée en principe en faveur du bras de St. Georges, tout en notant dans ses conclusions que, finalement, l'endiguement des embouchures du fleuve n'était qu'une demi-mesure qui ne saurait faire cesser ni l'accumulation d'alluvions ni la formation de barres. Il n'était envisagé de résoudre radicalement ce problème qu'en construisant un canal maritime éclusé, à l'écart du delta qui progressait.

Tout en poursuivant l'étude des projets existant avec l'objectif d'assurer le plus rapidement possible le passage des bateaux maritimes dans l'embouchure du Danube, la CED entama des travaux préparatoires sur le bras de Sulina, dans l'idée de renoncer complètement, en cas de résultat favorable, à l'exécution des travaux coûteux de rectification sur le bras de St. Georges.

La construction, d'après le projet de Hartley, de digues provisoires dans l'embouchure du bras de Sulina en y déversant des pierres brutes fut entamée entre 1858 et 1861. Les digues étaient construites sous un angle de 16° 52' par rapport à l'axe du courant allant vers l'Est, ce qui assurait de meilleures conditions pour l'entrée des voiliers dans l'embouchure, indépendamment de la direction du vent. La longueur de la digue nord sortant en mer à partir de la rive gauche du bras de Sulina était de 1412 m, celle de la digue sud (droite) n'atteignant que 914 m, vu qu'elle avait été construite à partir d'une saillie de la côte. L'extrémité de la digue nord dépassait, en mer, de 201 m celle de la digue sud.

Le déversement de pierres brutes s'avéra dispendieux, la partie supérieure de la digue s'effritant facilement pendant les tempêtes. Par la suite, il fut nécessaire de fixer les pierres le long des digues par trois rangées de piquets en sapin dont les bouts supérieurs étaient reliés par des tirants.



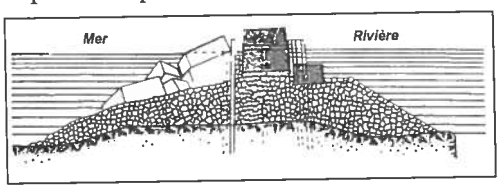
Section transversale d'une digue provisoire

En septembre 1861, une fois les digues construites, les profondeurs à la barre augmentèrent assez rapidement de 2,90 m à 5,33 m. Vu les résultats positifs, la CED décida en 1865 de transformer les digues provisoires en digues permanentes. Les travaux furent entamés en 1868 et achevés en 1871.

Les digues provisoires rectifiées furent renforcées par des blocs en béton de 18 t, les interstices étant remplis de béton. De tels monolithes furent disposés tout le long de la digue nord sur la pente faisant face à la mer.

Les travaux visant à prolonger de 139 m la digue sud furent achevés en 1871. En 1876, cette digue fut prolongée de 62 m, les deux digues atteignant la même longueur de 1412 m. Les travaux exécutés permirent de maintenir une profondeur de 6,25 m, ce qui était toujours insuffisant pour assurer une communication durable Danube-mer.

En même temps que la reconstruction et le prolongement des digues provisoires, la rectification du bras de Sulina fut entamée en 1868, les méandres étant évités par la construction de coupes (canaux de liaison de petites dimensions). Jusqu'en 1902, 10 coupes d'une longueur totale de 31,9 km avaient été pratiquées, quelque 25 millions de m³ de terre ayant été enlevés. Une partie des méandres se trouva totalement séparée du parcours de la nouvelle voie.



Section transversale d'une digue provisoire transformée en digue permanente

C'est ainsi que fut créé le secteur artificiel presque rectiligne du bras de Sulina, d'une longueur de 62,97 km.

La réduction de la largeur du canal de 183 m à 152 m par la construction de deux digues intérieures concentra le courant en approfondissant le lit du canal, des travaux intensifs de dragage dans l'embouchure de Sulina y contribuant largement. Entre 1894 et 1907 plus de 4 000 000 m³ de terre furent retirés. Lentement mais régulièrement le canal de Sulina gagnait en profondeur, atteignant en 1915 la valeur moyenne de 7,3 m.

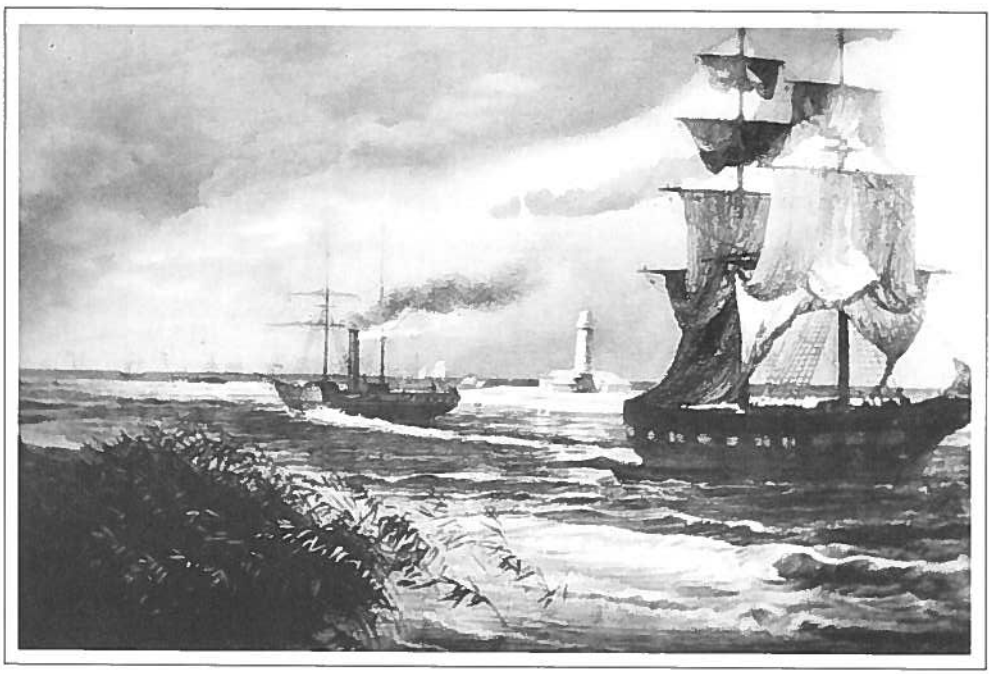
Les spécialistes se rendirent également compte en 1907 que les travaux de dragage contribuaient faiblement au maintien d'une profondeur stable de 7,3 m sur le canal, de nouveaux travaux étant nécessaires, notamment l'augmentation du nombre des digues.

La construction de nouvelles digues fut commencée en haute mer, à 356 m de la proéminence de la digue. Ce processus se poursuivit sans interruption si bien que

quand la CED transmit à la Roumanie en 1939 la gestion des aménagements hydrotechniques dans l'embouchure du Danube, les deux digues, nord et sud, étaient toutes deux de 4,15 km.

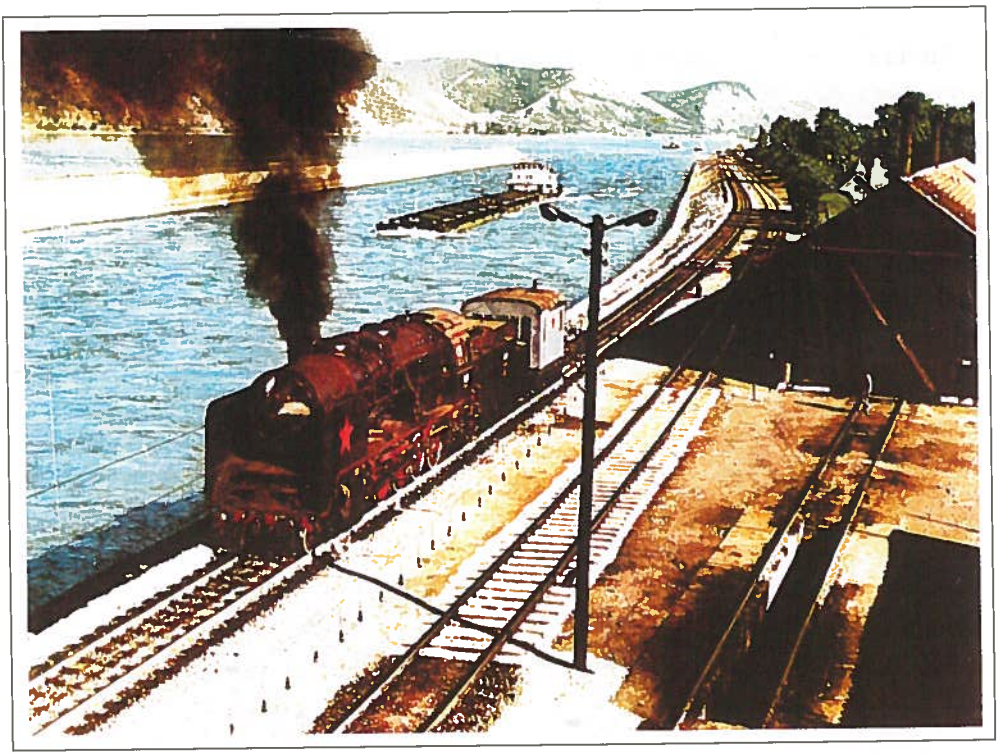
Le secteur des Cataractes et celui des Portes de Fer allant de Moldova-Veche à Turnu-Severin (km 1048–931) causaient de grandes difficultés à la navigation en raison du relief complexe de son lit, des seuils, des tourbillons rapides et des gabarits réduits de son parcours navigable sinueux. Par endroits, la vitesse du courant dépassait 18 km/h.

De nombreux travaux hydrotechniques visant à améliorer les conditions de la navigation furent exécutés entre 1889 et 1898 sur le secteur des Cataractes. Des canaux furent tracés dans les endroits rocheux les plus dangereux, dont le plus célèbre est celui de Sip, d'une longueur de 2100 m (km 946,7–944,6) et d'une largeur de 73 m et flanqué des deux côtés par des digues parallèles. Une voie ferrée avait été construite le long du canal permettant à une locomotive de remorquer vers l'amont une barge et d'alléger de ce fait la tâche d'un remorqueur à faible puissance.



Sur la barre de Sulina, dans les années 1850

Un des secteurs les plus dangereux des Cataractes était celui du cap de Greben (km 999), où le parcours navigable s'étranglait brusquement jusqu'à 35 m en cas de basses eaux. Le bateau spécial « Vaskapu » se déplaçant à l'aide d'une chaîne posée sur le fond du canal convoyait plusieurs barges vers l'amont.



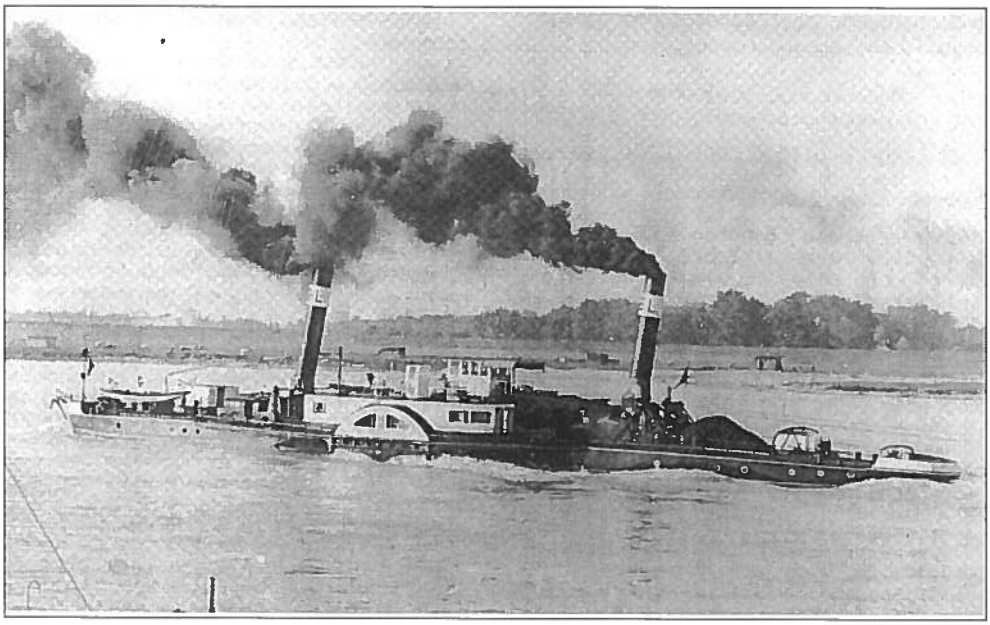
Canal de Sip, début du XX^e siècle

La flotte et le trafic sur le Danube se développèrent continuellement à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et jusqu'au début de la première Guerre Mondiale. Dans les années 1850–1855, 2,5 millions de t de marchandises étaient transportées en moyenne par an. Ces valeurs atteignirent 3,1 millions de t entre 1875 et 1880 et 9,8 millions de t entre 1905 et 1910. Le tonnage annuel des bateaux passé par le canal de Sulina avait sérieusement augmenté, passant de 0,55 millions de t (en moyenne entre 1866 et 1870) à 1,97 millions de t (entre 1906 et 1910).

D'après les statistiques de la CED, 1018 bateaux d'un tonnage total de 1.228 milliers de t et battant pavillon de 13 Etats sortirent en mer en 1900. En 1900, les bateaux de 5 compagnies de navigation, dont ceux de l'Entreprise Russe de navigation du Danube et de la mer Noire créée en 1883, assuraient des liaisons rapides entre les ports de l'embouchure du fleuve (Galati et Braila) et les ports maritimes. Dans les années 1890 naquirent sur le Danube des compagnies de navigation de la Roumanie, de la Serbie et de la Hongrie.

Entre les années 1850 et les années 1950, la flotte danubienne se développa de façon importante. Les premiers remorqueurs d'une puissance de 300 à 350 CV

apparurent sur le Haut Danube et sur le Danube Moyen dans les années 1850. Vers la fin du siècle la puissance des remorqueurs atteignit 700 CV. Ceci permit d'augmenter le port en lourd des barges jusqu'à 1000 t. En 1900, les barges métalliques avaient presque totalement remplacé sur le bassin les barges en bois dont un nombre insignifiant était encore exploité par l'entreprise de navigation autrichienne. Le premier bateau automoteur à marchandises sèches d'un port en lourd atteignant quelques 500 t apparut sur le fleuve en 1900. Avant le début de la première Guerre Mondiale, la flotte danubienne comprenait 83 bateaux à vapeur à passagers, 298 remorqueurs d'une puissance totale de 186 milliers de CV et 2601 barges d'une portée en lourd de 1609 milliers de t.



Le bateau à vapeur « Regensburg » sur le Danube, début du XX^e^ siècle

Dès le début de la première Guerre Mondiale, tandis que les opérations militaires s'approchaient du Bas Danube, la CED cessa pratiquement son activité. Une fois la guerre finie, la Grande-Bretagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Tchécoslovaquie, la France, l'Allemagne, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Roumanie et l'Etat Serbo-croato-slovène (qui deviendra plus tard la Yougoslavie) conclurent en juillet 1921 à Paris, en tant que corollaire du Traité de paix de Versailles, une convention établissant le « statut définitif du Danube ».

La Convention de Paris de 1921 stipulait que « la navigation du Danube est libre et ouverte à tous les pavillons dans des conditions d'égalité complète sur tout le cours navigable du fleuve, c'est-à-dire entre Ulm et la mer Noire et sur tout le

réseau fluvial internationalisé ». Cette dernière comprenait les secteurs des embouchures des affluents du Danube : la Morava (avec la Thaja), la Drava, la Tisza, le Maros. Deux commissions contrôlant la navigation sur le fleuve furent crées : outre la CED qui s'occupait du « Danube maritime » de Braila à la mer Noire, une Commission Internationale du Danube (CID) fut instituée, dont la compétence s'étendait sur le reste du Danube et des affluents correspondants.

De plus, pour améliorer les conditions de la navigation entre Turnu-Severin et Moldova Veche (secteur des Cataractes et des Portes de Fer), la Convention prévoyait de créer à Orsova des services administratifs et techniques spéciaux réunissant des représentant des pays limitrophes (Yougoslavie et Roumanie) avec la participation de représentants de la CID.

En vertu du Traité de paix de Versailles, la CED (dont le siège avait été établi à Galati par la Conférence de Paris) était composée de représentants de Grande-Bretagne, d'Italie, de France et de Roumanie.

La CID veillait à la mise en œuvre de la Convention de Paris, dressait des plans généraux des travaux sur tout le parcours du Danube, contrôlait leur exécution, établissait des taxes et des tarifs, etc. Les questions relatives au régime de la navigation dans la région des Cataractes ne furent réglementées qu'en 1933.

Conformément au régime en vigueur avant la première Guerre Mondiale, les bateaux étrangers n'avaient pas le droit d'effectuer des transports entre les ports danubiens d'un Etat riverain. La Convention de Paris de 1921 avait offert une telle possibilité à d'autres pavillons, sous réserve, toutefois, de l'accord des autorités locales. Pendant cette période la flotte danubienne se développa intensément.

Au début des années 1920 furent constituées l'Entreprise Yougoslave de navigation fluviale et l'Entreprise Danubienne Tchécoslovaque de navigation fluviale. En 1927 fut créé l'important cartel de navigation « Betriebs-Gemeinschaft » (BG) constitué d'un groupe allemand de compagnies de navigation ainsi que de sociétés de navigation d'Autriche et de Hongrie. En 1935 fut constituée l'Entreprise Bulgare de navigation fluviale.

En 1936, on comptait 18 sociétés de navigation sur le Danube, dont 7 appartenant à des Etats non riverains : France, Italie, Belgique, Grande-Bretagne, Grèce, Hollande et USA. La puissance totale des bateaux danubiens atteignait 219 milliers de CV et la portée en lourd 1.673 milliers de t. La flotte à passagers comptait 111 unités. Parmi les 2.862 bateaux marchands, 51 d'entre eux étaient des bateaux automoteurs. A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, en 1939, le trafic-marchandises sur le Danube était de quelque 16 millions de t, chiffre record jusque-là.

Lors de la Conférence de Vienne en 1940, à laquelle participaient des représentants de l'Allemagne, de la Roumanie, de la Bulgarie, de la Slovaquie, de la Hongrie, de la Yougoslavie et de l'Italie, il fut décidé de dénoncer la Convention de Paris de 1921 et de dissoudre la CID qui fut remplacée par une nouvelle administration sous la direction d'un « Conseil Fluvial », organe consultatif siégeant à Bratislava.

Dès le début, la Seconde Guerre Mondiale détruisit totalement la navigation danubienne. Une partie importante de la flotte danubienne fut coulée pendant les opérations militaires, des ponts furent dynamités, des ports détruits, des signaux de navigation anéantis, le chenal a été miné.

Une fois la guerre finie, les pays du bassin furent confrontés au problème difficile du rétablissement de la navigation sur le fleuve. Pendant l'été de 1946, le balisage sur le Danube fut refait dans une grande mesure, des centaines de bateaux de divers types furent renfloués, un grand nombre restant toutefois sous l'eau. En 1946, les bateaux des 7 principales compagnies de navigation travaillant dans le bassin avaient transporté sur le Danube 2856 milliers de t de marchandises.

Le 1er janvier 1947, la flotte danubienne comptait 2200 bateaux appartenant à des armateurs de 12 pays. Sa puissance totale atteignait 201,89 milliers de CV et le port en lourd 1328,5 milliers de t.

Les Etats du bassin danubien en 1921

Dans de telles conditions, il convenait que l'Europe renaissante définisse un nouveau régime juridique international du Danube et crée les structures nécessaires à sa mise en œuvre. Après la guerre, cette question se posa pour la première fois à la Conférence de Potsdam de juillet 1945.

En décembre 1946, lors de la séance du Conseil des ministres des affaires étrangères, organisme international institué par la Conférence de Potsdam réunissant les chefs des diplomaties de l'URSS, de la Chine, des USA, de la Grande-

Bretagne et de la France, furent concertés les projets d'accords de paix contenant entre autres le texte d'un article traitant du régime de la navigation sur le Danube. Il était prévu de convoquer, dans un délai quelconque, une conférence internationale spéciale pour élaborer une nouvelle convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Chapitre III

CONDITIONS DU REGIME JURIDIQUE INTERNATIONAL ACTUEL DU DANUBE

1. Convention relative au régime de la navigation sur le Danube

La Conférence diplomatique internationale sur le Danube et la navigation danubienne fut ouverte le 30 juillet 1948, à Belgrade. Pour la première fois depuis 90 ans dans l'histoire du régime international du Danube une telle conférence se tint sur les bords du fleuve. Des délégations des pays danubiens : Union soviétique, Bulgarie, Hongrie, Roumanie, Ukraine, Tchécoslovaquie, Yougoslavie ainsi que des délégations des Etats-Unis, d'Angleterre et de France assistèrent à la conférence.

Le 18 août 1948, à l'issue de négociations longues et difficiles, les représentants plénipotentiaires des pays danubiens assistant à la conférence signèrent à Belgrade la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Ratifiée par les différents pays pendant la période de février-mai 1949, la Convention entra en vigueur le 11 mai 1949. L'Autriche qui avait pris part à la conférence à titre consultatif adhéra à la Convention le 7 janvier 1960.

Pour la première fois dans la longue histoire de la navigation du Danube, dans la Convention relative au régime de la navigation du Danube fut appliqué un principe de droit international selon lequel seuls les Etats riverains commençaient à réglementer d'un commun accord la navigation sur cette voie de transport nautique importante du continent européen. En même temps le régime établi par la Convention ne faisait aucune exception à l'égard des bateaux de tous les pays, qu'il s'agisse d'états danubiens ou non.

La Convention (Annexe 1) est constituée de cinq chapitres rassemblant quarante-sept articles et deux annexes. Un Protocole additionnel à la Convention (Annexe 2) avait été signé en même temps que cette dernière.

Dans le préambule à la Convention il est mentionné que sa tâche principale 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.

Les cinq articles du Chapitre I de la Convention comprennent des dispositions générales. Le principe fondamental de la liberté de la navigation est stipulé à l'article 1 de la Convention: « La navigation sur le Danube sera libre et ouverte aux res-

sortissants, 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 Etats du bassin danubien en 1948

D'après l'Article 2, le régime établi par la Convention « s'applique à la partie navigable du Danube (fleuve) d'Ulm à la mer Noire en suivant le bras de Sulina avec accès à la mer par le Canal de Sulina » (secteur d'une longueur de 2588 km). Conformément à l'article 44, la Convention reconnaît en tant qu'Etat danubien « un Etat dans le territoire duquel est comprise au moins une rive du Danube tel qu'il est défini à l'article 2 ».

Conformément à l'article 3, les Etats danubiens assument l'obligation de maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité, d'exécuter les travaux nécessaires pour améliorer les conditions de navigation et de ne pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube.

D'après l'article 4, dans le cas où un Etat danubien ne serait pas en mesure d'entreprendre lui-même les travaux qui relèvent 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 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.

Les articles 5 à 19 de la Convention réglementent l'activité de la Commission du

Danube (CD), activité traitée de façon détaillée dans le chapitre IV du présent ouvrage.

En ce qui concerne les secteurs du Danube difficiles du point de vue de la navigation (le Bas Danube et les Portes de Fer), l'article 20 de la Convention prévoit la création d'administrations fluviales spéciales ayant pour but d'exécuter des travaux hydrotechniques et de réguler la navigation.

Suite à la construction du SHEN des Portes de Fer 1, en 1972, le secteur km 1015 à 943 étant devenu un secteur éclusé ordinaire, l'Administration des Portes de Fer cessa d'exister. Les taxes spéciales perçues précédemment pour le passage de ce secteur furent annulées. Actuellement, la navigation sur ce secteur se déroule selon des règles établies d'un commun accord par la Roumanie et la Yougoslavie.

L'Administration du Bas Danube qui gère le secteur compris entre Sulina et Braila (km 0 à 170,0) fut créée par la Convention de Belgrade et se composait des représentants de la Roumanie et de l'Union soviétique. L'Accord entre l'Union soviétique et la Roumanie sur la création de ladite Administration fut signé en décembre 1953. Sur accord des deux pays, l'Union soviétique se retira en 1957 de l'Administration, dont les fonctions ne changèrent pas pour autant.

Les questions relatives au régime de la navigation, à la navigation-même et au service de pilotage sont exposées dans le chapitre III de la Convention (articles 23 à 33).

L'article 23 prévoit que la navigation sur les secteurs relevant de la compétence des Administrations 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.

La Convention établit que les bateaux navigant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les Etats danubiens respectifs, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, de s'approvisionner, etc., (art. 24) et protège les intérêts de chaque Etat danubien contre la participation d'un pavillon étranger au trafic-marchandises et de passagers entre les ports d'un même Etat (art. 25).

Les principes selon lesquels sont effectués le contrôle douanier et la surveillance sanitaire et fluviale sur le Danube sont définis dans les articles 26 à 28, tandis que ceux selon lesquels sont formés les corps de pilotes et établis les règlements du service de pilotage sont stipulés dans les articles 31 à 33 de la Convention. Les règlements sanitaires et de police sont appliqués sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bateaux, de leur destination ou autre. Afin de contribuer à l'unification des règles sanitaires et douanières ainsi que des règlements relatifs à la surveillance fluviale, les Etats danubiens sont tenus de communiquer à la CD les documents normatifs qu'ils ont établis. La Convention stipule explicitement

(art. 26) que « les règlements…doivent être de nature à ne pas entraver la navigation ».

Sur les secteurs où le Danube constitue la frontière naturelle entre deux pays, les bateaux, les passagers et les marchandises en transit sont exempts de toutes formalités douanières.

L'article 29 donne le droit aux bateaux naviguant sur le Danube de se servir des stations radio qui se trouvent à leur bord ainsi que des moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans des buts de navigation.

Conformément à l'article 30, les bateaux 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. La navigation sur le Danube est interdite aux bateaux de guerre des pays non-danubiens.

Le chapitre IV de la Convention (articles 34 à 43) établit les modalités de couverture des dépenses nécessaires pour assurer la navigation. Les travaux hydrotechniques dans l'intérêt de la navigation sur le Danube sont exécutés sur leur secteur de fleuve par les Etats danubiens respectifs (art. 34). La Convention n'exclut pas la possibilité d'établir des taxes spéciales perçues des bateaux sur le Danube mais réglemente les conditions et les modalités de leur perception (articles 35 à 38) car de telles taxes ne peuvent être une source de profit. Ces taxes sont perçues pour couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation, dépenses supportées par les différents pays ou par les Administrations. La Convention établit que les modalités de perception des taxes spéciales, des droits de navigation et des taxes particulières sont fixés par des instructions élaborées par la Commission ou concertées avec cette dernière. Les taxes sont calculées d'après la jauge du bateau.

Conformément à l'article 39, l'exécution des travaux sur les parties du Danube formant frontière nationale et la répartition des dépenses encourues sont réglées par entente entre les Etats limitrophes respectifs.

Les droits de port sont perçus des bateaux par les autorités des Etats danubiens respectives (art. 40). Aucune discrimination ne sera admise à l'égard des bateaux. Les montants des sommes à payer pour les services fournis dans les ports (opérations de chargement/déchargement, utilisation d'entrepôts, etc.) sont établis selon des conditions analogues en vertu d'accords relatifs aux services de transport et d'expédition rendus dans les ports (art. 41). Les avantages accordés en raison du volume des travaux et de la nature des marchandises ne sont pas considérés comme discrimination.

La Convention exclut la perception des bateaux, voyageurs et marchandises de droits de transit (art. 42) tout en prévoyant la perception de taxes de pilotage sur les secteurs relevant de la compétence des Administrations. Ces dernières établissent le montant de ces taxes et les communiquent à la Commission du Danube (art. 43).

Les dispositions finales (Chapitre V, articles 44 à 47) comprennent des dispositions relatives à la solution des différends entre les parties à la Convention, la convocation d'une commission de conciliation étant prévue à cet effet, à la révision

de la Convention (sur la demande de la majorité des Etats signataires) et au délai d'entrée en vigueur de cet acte.

Le gouvernement de la Yougoslavie est dépositaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

L'Annexe 1 à la Convention constate que le Représentant de l'Autriche sera admis au sein de la CD après règlement de la question du Traité avec l'Autriche, ladite annexe entrant en vigueur en même temps que la Convention. Tel que mentionné ci-dessus, l'Autriche a adhéré à la Convention de Belgrade le 7 janvier 1960.

L'Annexe II traite du secteur Gabcikovo–Gönyű (km 1821–1791), difficile du point de vue de la navigation. La Commission devait établir s'il était approprié de créer pour ce secteur une Administration fluviale spéciale semblable aux autres Administrations (articles 20 et 21) ou d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 de la Convention. Par la suite, étant donné les projets de construction du système de centrales hydrauliques de Gabcikovo–Nagymaros élaborés par les pays riverains, la question du secteur Gabcikovo–Gönyű n'a plus été d'actualité.

De cette façon, de nos jours, les deux annexes de la Convention sont dépourvues d'objet.

Le Protocole additionnel spécial à la Convention (Annexe 2) estime que le régime appliqué antérieurement à la navigation sur le Danube conformément à la Convention de Paris de 1921 n'est plus en vigueur et reconnaît comme étant éteintes toutes les obligations de l'ancienne Commission Européenne du Danube concernant le remboursement des crédits qui lui avaient été accordés.

La Convention de Belgrade a servi de base juridique à la conclusion dans les années suivantes de nombreux accords bilatéraux entre les pays danubiens dans le domaine de la navigation intérieure, surtout dans le domaine de la navigation sur le Danube.

Au début des années 1990, les pays de l'Europe Centrale et de l'Est ont subi des modifications politiques significatives entraînant la création de nouveaux Etats indépendants. Ceci détermina la 61^{e} session de la CD (avril 1993) à examiner des questions relatives à une éventuelle adaptation de la Convention aux conditions du moment, à la qualité de membre de la Commission du Danube de différents pays ainsi qu'à la préparation d'une conférence diplomatique spéciale sur les questions de la coopération danubienne.

La session adopta également une décision assurant la participation de tous les Etats danubiens aux travaux de la Commission du Danube. A partir de cette année-là, l'Allemagne, la Croatie et la Moldova commencèrent à participer en tant qu'observateurs aux séances des groupes de travail, aux réunions d'experts et aux sessions de la Commission. Un Comité pour la préparation d'une conférence diplomatique sur les questions de la coopération danubienne fut créé lors de la 51^{e} session de la Commission, la première session de ce Comité ayant eu lieu en octobre 1993 à Budapest.

Parmi les problèmes examinés lors des six sessions du comité préparatoire tenues

entre 1993 et 1997 (règles de procédure, questions relatives à la coopération des Etats dans le domaine de la navigation, de l'économie, de l'écologie, de la culture, du tourisme, etc.), celui de la qualité de membre de la CD de certains Etats fut toutefois le principal centre d'attention.

Le Comité pour la préparation de la conférence diplomatique était composé des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Croatie, de la Hongrie, de la Moldova, de la Roumanie, de la Russie, de la Slovaquie, de l'Ukraine et de la Yougoslavie.

Etant donné qu'il s'avéra difficile d'élaborer une position unitaire des Etats au sujet de la qualité de membre de la CD et de l'amendement approprié du texte de la Convention de Belgrade, la délégation de la RFA proposa d'examiner un projet qu'elle avait préparé de Protocole additionnel à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948, dont la signature aurait évité à l'étape respective la nécessité d'une révision de l'ensemble de la Convention. Le texte du Protocole fut concerté par les délégations des pays participant au Comité pour la préparation de la Conférence diplomatique et signé à Budapest le 26 mars 1998 (Annexe 3).

Le Protocole additionnel (article 1) constate l'adhésion de la RFA à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948: « 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. ».

L'article 1 du Protocole additionnel définit en tant qu'Etats signataires 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. C'est ainsi que, suite à l'entrée en vigueur du Protocole additionnel, 11 Etats devinrent parties à la Convention de Belgrade.

Le Protocole additionnel apporta des précisions à l'article 2 de la Convention de Belgrade, le libellant 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. » Aujourd'hui, la Convention de Belgrade couvre effectivement un secteur du Danube d'une longueur de 2411,5 km, accessible aux bateaux de grand tonnage et sur lequel la navigation internationale est assurée.

Parallèlement au Protocole additionnel, les représentants des Etats signèrent un Protocole de signature du Protocole additionnel (Annexe 4). Par l'entremise de ce document, les Etats signataires prirent note de plusieurs déclarations de la RFA, notamment au sujet du fait que l'adhésion de la RFA à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube n'affectait pas les obligations qui lui incombaient en vertu de son appartenance à la Communauté européenne.

Signée il y a 55 ans, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948 s'avéra une base solide pour le développement de la liberté

de la navigation sur le fleuve international le plus important du continent européen ainsi que pour l'intégration du Danube dans le Réseau unitaire de voies d'eau intérieures européennes.

2. Conditions de navigation actuelles

Le secteur du Danube d'une longueur de 2411,5 km couvert par la Convention de Belgrade constitue la partie principale d'un fleuve dont la longueur totale atteint 2783,4 km, de la source (la confluence de deux ruisseaux dans les montagnes de la Forêt Noire) jusqu'à l'embouchure du bras de Sulina.

Le Danube est le premier des fleuves alimentant la mer Noire, non seulement en ce qui concerne la longueur mais aussi la surface du bassin versant (817 000 km) et le débit annuel (205 km^3, ce qui constitue quelque 56 % du débit annuel de tous les fleuves alimentant la mer Noire). Le bassin d'Ouest en Est est long de 1690 km et large de 820 km.

Tel que le montre le schéma cartographique, en dehors des dix pays danubiens, le bassin du Danube comprend une partie des territoires de 8 autres pays européens: la Pologne, la Tchéquie, la Suisse, l'Italie, la Slovénie, la Bosnie-Herzégovine, l'Albanie et la Macédoine.

Le long de son chemin vers la mer Noire, le Danube, le fleuve le plus important de l'Europe Centrale et du Sud-Est, change brusquement plusieurs fois de direction. Il coule d'abord par une région montagneuse de la RFA pour traverser ensuite la dépression de Vienne et percer une chaîne de montagnes reliant les Alpes aux Carpates, afin de parcourir par la suite un tracé de plus de 600 km dans la Plaine du Danube Moyen. Après, ayant traversé par la suite les Carpates Méridionales, il suit son chemin vers la mer Noire (plus de 900 km) à travers la Plaine du Bas Danube.

Dans sa partie inférieure, le Danube se ramifie en formant un large delta marécageux, entrecoupé d'un réseau dense de canaux. D'Ouest en Est, sa longueur atteint 75 km et sa largeur du Nord au Sud est de 150 km. L'extrémité du delta se trouve au cap Tchatal d'Ismaïl, situé à 79,6 km de l'embouchure, où le lit principal du Danube se sépare d'abord en deux bras, celui de Kilia (gauche) et celui de Tulcea (droit). 16,7 km plus loin, au cap St. Georges, le bras de Tulcea se sépare donnant naissance aux bras de St. Georges (droit) et de Sulina (gauche). Ce dernier constitue la principale voie navigable profonde reliant le Danube à la mer. Environ 2/3 du débit annuel du Danube se jettent dans la mer Noire par le bras de Kilia, celui de Sulina étant moins important.

Les distances sur le Danube sont mesurées en kilomètres, de l'embouchure vers la source, selon des signaux kilométriques installés sur la rive. Toutefois, sur le « secteur maritime » du Danube, d'une longueur de 170 km de Sulina à Braila, les distances sont comptées de façon différente : en milles marins de Sulina à Galati, où est installé le dernier signe milliaire « M 80 », puis en kilomètres.

Le réseau hydrographique du bassin du Danube est constitué par quelque 120 affluents, 12 d'entre eux assurant plus de 80 % du débit annuel du fleuve. Ces principaux affluents sont, de l'amont vers l'aval : le Lech, l'Isar, l'Inn, L'Enns, la Morava, le Vag, la Drava, la Tisza, la Sava, la Velika Morava, l'Olt et le Siret. La Drava, la Tisza et la Sava ont une importance primordiale pour la navigation, le trafic international y compris.

Pour chacun des 10 Etats riverains, les différents secteurs du fleuve constituent une frontière naturelle avec les pays voisins. Des dizaines de grandes villes sont situées sur les rives du Danube, dont les capitales de quatre Etats : Autriche (Vienne), Hongrie (Budapest), Slovaquie (Bratislava), Serbie et Monténégro (Belgrade). Les capitales de trois autres Etats sont situées sur des affluents du Danube : Croatie (Zagreb) et Slovénie (Ljubljana) sur la Sava, Bulgarie (Sofia) sur l'Iskar. Munich, la capitale de la Bavière – terre fédérale d'Allemagne – est située sur l'Isar, confluent du Danube.

D'après ses caractéristiques physiques et géographiques, le Danube est divisé en trois parties :

- Le Haut Danube (longueur 620,5 km) – de l'embouchure du canal Main–Danube (km 2411,5) à Gönyű (km 1791) ;
- Le Danube Moyen (longueur 860 km) – de Gönyű à Drobeta Turnu-Severin (km 931) ;
- Le Bas Danube (longueur 931 km) – de Drobeta Turnu-Severin à l'embouchure (Sulina).

D'après l'ensemble des caractéristiques constituant les conditions de la navigation, les trois parties principales du Danube se divisent à partir de Kelheim en 9 secteurs de navigation sur lesquels les conditions de navigation sont relativement identiques (tableau 1).

Conformément aux Recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, la profondeur, la largeur et le rayon de courbure du chenal se rapportent à l'étiage navigable et de régularisation (ENR), niveau d'une durée de 94 % établi sur la base des débits observés de 1961 à 1990, tandis que les hauteurs libres des passes navigables des ponts se rapportent au haut niveau navigable (HNN) établi sur la base des débits observés de 1924 à 1963.

Les différents secteurs du Danube ne coïncidant pas avec les secteurs navigables figurant dans le tableau se rapportent aux différentes classes du système européen de classification des voies de navigation d'importance internationale (voies de la catégorie « E »), compte tenu des conditions moyennes annuelles de navigation ainsi que des paramètres techniques de la voie. Ces derniers sont définis autant par les conditions naturelles des secteurs à courant libre que par les dimensions des écluses sur les secteurs régularisés à partir des Portes de Fer II (km 864,0) vers l'amont et, en outre, par la hauteur minimum des passes sous les ponts.

Bassin du Danube

Tableau 1. **CONDITIONS DE LA NAVIGATION PAR SECTEURS NAVIGABLES DU DANUBE**

Partie principale	Secteur navigable, km	Longueur, km	Largeur du lit auprès du HNN, m	Vitesse du courant auprès du HNN, km/h	Profondeurs minima du chenal auprès de l'ENR, m
HAUT DANUBE	Kelheim–Passau, 2411-2226	185	150–350	4,4–8,4	1,75–2,80
	Passau–Linz, 2226-2135	91	200–450	4,4–8,4	2,00–2,80
	Linz–Vienne, 2135-1929	206	250–400	5,4–11,2	2,50–2,80
	Vienne–Gönyű, 1929-1791	138	300–500	4,6–13,7	2,50–3,50
	Total	620,5			
DANUBE MOYEN	Gönyű–Budapest, 1791-1647	144	350–600	4,0–10,2	2,50–3,50
	Budapest–Moldova-Veche, 1647-1048	599	300–600	4,2–8,7	2,50–3,50
	Moldova-Veche–Turnu-Severin, 1048-931	117	600–1300	1,0–8,0	2,50–3,50
	Total	860			
BAS DANUBE	Turnu-Severin–Brăila, 931-170	761	600–800	3,8–7,90	2,50–3,50
	Brăila–Sulina, 170-0	170*	150–800**	5,6–6,3***	7,30
	Total	931			
	Total	2411,5			

* Secteur « Maritime »
** Sur le canal de Sulina (longueur 63,0 km) – de 100 à 150 m
*** Sur le secteur de Sulina – de 1,8 à 3,1 km/h

Les principales classes de la voie d'eau par secteurs de Danube sont liées aux points géographiques les plus proches :

- Kelheim – Regensburg (longueur 32 km) – Vb
- Regensburg – Devin (500 km) – Vb
- Devin – confluent de la Sava (704 km) – Vc
- Confluent de la Sava – Sulina (1175 km) – VII (la plus haute classe des voies d'eau).

Selon le système européen de classification des voies de la catégorie « E », aux classes mentionnées correspondent des schémas et des gabarits des convois poussés

composés d'un remorqueur-pousseur et d'un nombre préétabli de bateaux non-automoteurs : classe Vb – 2 unités, VIb – 4 unités, VIc – 6 unités, VII- 9 unités. Les gabarits maxima des convois poussés recommandés par la Commission du Danube admettent la circulation de convois plus grands sur certains secteurs du Danube. Par exemple, entre les km 79,6 et 375, à l'exception des secteurs sous les ponts, la navigation vers l'amont de convois composés de 12 bateaux non-automoteurs est admise (longueur du convois jusqu'à 300 m, largeur jusqu'à 40 m.).

Le bras navigable de Kilia relevant de la classe Vb, a été relié en 1957 à la mer Noire par le canal de Prorva, sur le territoire de l'Ukraine. Depuis 1998, suite au colmatage de ce canal, la liaison durable entre le Danube et la mer par ce canal a été interrompue. Des travaux sont en cours pour rétablir le parcours navigable existant précédemment et allant du bras de Kilia à la mer Noire. Le parcours navigable avec des profondeurs de 8,4 m passera par les bras de Staryi Stamboul (7,0 km) et de Bystroe (9,4 km).

La construction planifiée de centrales hydrauliques avec des écluses et la garantie des gabarits du chenal recommandés pour les secteurs en retenue du fleuve ont été les principaux facteurs de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube. Aujourd'hui, une série de 18 centrales hydrauliques a été construite sur le fleuve (tableau 2) dont 5 sur le secteur de la RFA, 1 sur le secteur commun de l'Autriche et de la RFA, 9 sur le secteur de l'Autriche, 1 sur le secteur de la Slovaquie et 2 sur le secteur commun de la Yougoslavie et de la Roumanie.

La longueur des secteurs en retenue sur le Danube constitue plus de 780 km, soit quelque 33 % de la longueur du parcours navigable du Danube. Après l'achèvement de la construction de la plus grande centrale hydroélectrique sur le Danube, celle des Portes de fer I située au km 942,95 du fleuve, le secteur le plus difficile à traverser du Danube (où furent construits à la fin du XIXe siècle le canal navigable de Sip et autres) s'est retrouvé sous l'eau.

Tableau 2. **CENTRALES HYDRAULIQUES SUR LE DANUBE**

Nom	Distance de Sulina, km	Années de construction	Hauteur de l'élévation d'eau, m	Longueur du réservoir crée, km
Bad Abbach	2401,72	1973–1978	5,7	13,0
Regensburg	2381,32	1972–1978	5,2	20,4
Geisling	2354,00	1977–1985	7,3	27,3
Straubing	2324,07	1978–1986	7,0	24,6
Kachlet	2230,73	1922–1927	9,8	20,8
Jochenstein	2203,30	1952–1956	8,8	27,4
Aschach	2162,67	1959–1964	15,3	40,6
Ottensheim	2146,73	1970–1974	11,2	15,9
Abwinden–Asten	2119,45	1976–1979	9,3	27,3
Wallsee–Mitterkirchen	2094,50	1965–1968	10,8	25,0
Ybbs–Persenbeug	2060,42	1954–1959	10,9	34,1

Nom	Distance de Sulina en km	Années de construction	Hauteur de l'élévation d'eau, m	Longueur du réservoir crée, km
Melk	2037,96	1979–1982	9,6	22,4
Altenwörth	1979,83	1973–1976	15,2	32,6
Greifenstein	1949,18	1981–1984	12,6	30,6
Freudenau	1921,05	1992–1998	8,5	28,1
Gabčikovo	1819,15	1978–1982	23,6	44,0
Portes de Fer I	942,95	1964–1972	32,0	271,6
Portes de Fer II	864,00	1977–1984	12,7	79,0

Toutes les centrales sont équipées d'écluses de navigation dont les dimensions sont conformes aux recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (tableau 3). Les écluses assurent le passage de convois poussés d'une longueur allant de 180 à 300 m et d'une largeur de 11,4 à 33,0 m.

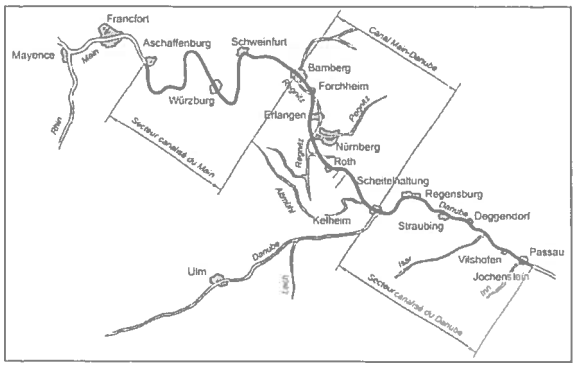
Tableau 3. **DIMENSIONS RECOMMANDEES DES ECLUSES**

Secteur du Danube	Distance de Sulina en km	Dimensions principales en m		
		Longueur utile	Largeur utile	Profondeur au seuil
Kelheim-Regensburg	2414,7–2379,0	190	12	4,0
Regensburg–Vienne	2379,0–1920,3	230	24	4,0
Vienne –Gönyü	1920,3–1791,0	230	24	4,5
Gönyü–Budapest	1791,0–1646,5	260–310	34	4,5
Budapest–Brăila	1646,5– 170,0	310	34	4,5

Afin de maintenir une liaison navigable durable entre le Danube et la mer Noire, la construction de digues sortant en haute mer à partir du bras de Sulina s'est poursuivie après la signature de la Convention de Belgrade. En 1956 leur longueur était de 5,77 km, pour atteindre 7,93 km en 1983 et 8,5 km aujourd'hui.

Le Danube occupe une place spéciale dans le Réseau unique des voies de navigation intérieure européennes. La mise en exploitation en septembre 1992 du canal Main-Danube a crée une voie de transport nautique ininterrompue, Rhin-Main-Danube, reliant la mer du Nord et la mer Noire et dont la longueur de 3503 km est divisée comme suit, par secteurs :

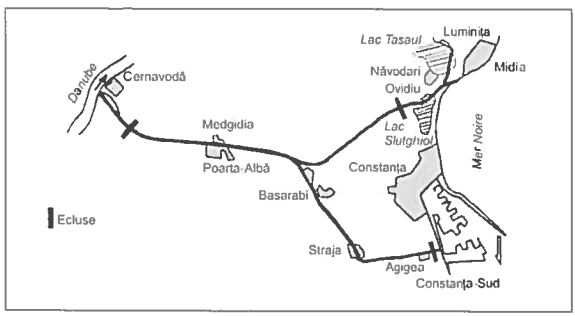
– Rhin (Rotterdam-Mainz) – 536 km ;
– Main (Mainz-Bamberg) – 385 km ;
– liaison Main-Danube (Bamberg-Kelheim) – 171 km ;
– Danube (Kelheim-Sulina) – 2.411 km.



Parcours du canal Main-Danube

Cette voie d'eau ininterrompue relie des ports de quinze pays (dont dix sont riverains du Danube, y compris la RFA qui est en même temps un pays rhénan) situés sur le Rhin, la Suisse, la France et les Pays Bas, ainsi que la Belgique et le Luxembourg reliés au Rhin respectivement par un réseau de canaux et par la Moselle.

Dans sa section transversale, le canal Main-Danube a une forme trapézoïdale, une profondeur de 4,0 m et une largeur de bord en bord de 55 m. Le canal relève de la classe Vb des voies d'eau de la catégorie « E », 16 écluses avec des sas de 190 x 12 m étant situées sur son parcours. La capacité de transport du canal représente, selon des sources diverses, 15,3 à 20 millions de tonnes par an. Depuis son ouverture, les flux de marchandises sur le canal, qui est une voie d'eau nationale de la RFA, ont augmenté de 5065 milliers de tonnes en 1993 jusqu'à la valeur maximum de 8.501 milliers de tonnes en 2000. En 2002, le volume du trafic sur le canal a baissé jusqu'à 7531 milliers de tonnes.



Parcours du canal Danube-mer Noire

Une autre liaison de transport nautique du Danube, le canal Danube-mer Noire (Cernavoda-Constanța) situé sur le territoire de la Roumanie, a été mise en exploitation en 1984. Les principales caractéristiques techniques du canal sont les suivantes : longueur 64,41 km ; largeur du plan d'eau 90 à 120 m ; profondeurs comprises entre 5,50 et 7,00 m. Deux écluses ont été construites aux extrémités du canal, les dimensions de leur sas étant de 310 x 25 m.

Ce canal de la classe VIc est prévu aussi bien pour la navigation de convois poussés formés de six barges de 3 milliers de tonnes chacune (en deux rangées) que pour des bateaux maritimes et de navigation mixte d'une portée en lourd allant jusqu'à 5 milliers de tonnes.

En 1993 a été achevée la construction d'une nouvelle branche septentrionale du canal (30 km de long) allant de Poarta Albă au port de Midia situé à 25 km au nord

de Constanța et de Năvodari aux quais de la carrière Luminița. La largeur du canal au plan d'eau est de 45 à 120 m, la profondeur minimum étant de 5,5 m sur tout son parcours. Deux écluses ont été construites sur le canal (classe Va), les dimensions de leur sas étant de 145 x 12,5 m.

Sur le canal Poarta-Albă – Năvodari (Midia) naviguent des bateaux fluviaux automoteurs et des convois poussés composés d'une seule barge.

Le canal Danube – mer Noire qui est une voie d'eau nationale de la Roumanie, optimise les liaisons de ports danubiens avec les ports d'autres régions sur le tracé Danube – mer : du Bosphore jusqu'aux ports situés sur le Danube en amont de Cernavodă, le trajet sur le canal est réduit de 397 km par rapport à celui passant par le canal de Sulina.

La capacité de transport calculée du canal Danube – mer Noire est, selon des sources diverses, de 70 à 100 millions t/an. 4624 milliers de tonnes de marchandises ont été transportées par le canal en 1985 et 11 163 milliers de tonnes en 2002.

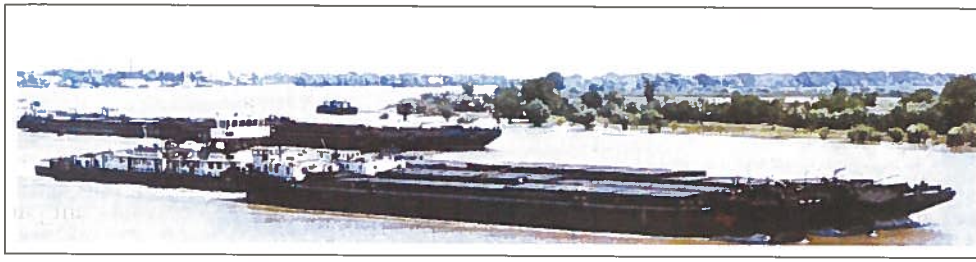
En dépit de grands travaux hydrotechniques exécutés sur le Danube, les conditions de navigation sur plusieurs secteurs non éclusés du fleuve restent toujours assez difficiles. La Résolution No 49 du Groupe de travail des transports par voies de navigation intérieure de la CEE-ONU « Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E » adoptée en 2002 estime que les secteurs suivants sont des goulets d'étranglement sur le Danube :

- Straubing-Vilshofen (km 2319,0 – 2249,0) avec une profondeur insuffisante du chenal (1,55 m) ;
- Melk – Dürnstein (km 2038,0 – 2008,0) et Vienne-Freudenau-Berg (km 1921,0 – 1873,0) avec une profondeur du chenal insuffisante (inférieure à 2,20 m, par endroits) ;
- Szap-embouchure de l'Ipel (km 1810,0 – 1708,2) avec une profondeur insuffisante du chenal en cas de basses eaux (1,70 m) et avec une hauteur limitative des passes sous les ponts (7,75 m) ;
- Embouchure de l'Ipel-Budapest (km 1708,2 – 1652,0), avec des profondeurs insuffisantes permettant un tirant d'eau maximum de 1,50 à 1,70 m ;
- Portes de Fer II-Dunărea Veche (km 863,0 – 175,0), avec des profondeurs de chenal insuffisantes en cas de basses eaux sur certains secteurs (1,10 à 2,50 m).

La baisse des profondeurs atteignant les valeurs mentionnées en période de basses eaux rend particulièrement difficile la navigation sur certains secteurs.

L'information sur l'entretien du chenal navigable et sur les seuils du Danube que la Commission du Danube publie chaque année témoigne du fait que pendant la période du 1er avril 1999 au 31 mars 2000, des profondeurs n'atteignant pas 2,5 m ont été observées, par exemple, sur le secteur slovaque du Danube pendant 114 jours, sur le secteur slovaco-hongrois, pendant 119 jours, sur le secteur hongrois

pendant 59 jours, sur le secteur roumano-bulgare pendant 71 jours, etc. Une profondeur de moins de 24 pieds a été observée au cours de cette période sur le secteur « maritime » du Danube.



Convoi poussé sur le Danube

Des profondeurs particulièrement réduites ont été observées sur le secteur Călărasi-Cernavoda (km 370,5–300) où la navigation sur le lit principal du Danube est totalement interrompue, étant pratiquement transférée sur le Bras de Borcea.

Le problème de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube est devenu moins actuel pendant la longue interruption de la navigation de bout en bout suite à la destruction des ponts en Yougoslavie (avril 1999). Toutefois, avec le rétablissement de la navigation, ce problème s'est posé avec une acuité accrue pour les pays danubiens.

3. La navigation danubienne après la conclusion de la Convention de Belgrade

La période ayant suivi la conclusion en 1948 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube est caractérisée par une augmentation rapide des transports dans le bassin. Le niveau du trafic d'avant-guerre (16,0 millions t) fut atteint en 1956. 21,1 millions tonnes furent transportées en 1960 sur le Danube, 55,5 millions t en 1970 et 90,3 millions t en 1980.

Dans les années 1970 et 1980, l'organisation de l'activité de la flotte danubienne se perfectionna, le remorquage des bateaux fut rapidement remplacé par la méthode plus moderne du poussage. Le type prépondérant parmi les nouveaux bateaux non-automoteurs entrés en exploitation fut celui des barges semi-intégrées sans équipage d'un port en lourd allant de 1500 à 2200 t, la puissance des remorqueurs-pousseurs augmentant jusqu'à 2000–3000 CV. Vingt ans après, en 2000, la portée en lourd des bateaux adaptés à la méthode du poussage avait augmenté de 48,5 à 66,7 % par rapport à 1980 et leur puissance de 33,3 à 82,5 %.

L'unification des conditions commerciales et juridiques de la navigation danubienne suite à la signature en 1955 par les principales entreprises de navigation de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de l'Union soviétique et de la

Tchécoslovaquie des Accords de Bratislava (AB) portant sur les tarifs, les conditions générales du trafic-marchandises sur le Danube, le remorquage, l'aide accordée aux bateaux en cas d'avarie et les services d'agencement, contribua dans une mesure importante à la croissance du volume du trafic sur le Danube.

Pendant les décennies suivantes, d'autres accords entre les entreprises de navigation s'ajoutèrent aux AB, traitant du transport de conteneurs à grand tonnage, aux réparations réciproques des bateaux, etc.

Tout en étant une source de droit privé international, les AB assurèrent pendant les décennies suivantes la réglementation des rapports patrimoniaux des participants au processus de transport sur le Danube : transporteurs (entreprises de navigation), expéditeurs, destinataires, etc. 13 entreprises de navigation de tous les pays danubiens à l'exception de la Moldova participèrent en 2004 aux accords.

En 1984, la Conférence des directeurs d'entreprises de navigation danubiennes – forum et mécanisme de coopération des parties aux AB – adopta des recommandations relatives à l'unification de leur flottes.

Les principaux types de bateaux non-automoteurs recommandés furent les barges à marchandises sèches et les barges-citernes semi-intégrées « Danube-Europe II B » d'un port en lourd de 1600 t ; longueur : 76,5 m ; largeur : 11,0 m ; tirant d'eau maximum : 2,7 m). De nouveaux bateaux-pousseurs automoteurs d'un haut niveau technique apparaissent dans le bassin, ceux du type « Stein » (portée en lourd : 1980 t) en Autriche et ceux du type « Capitaine Antipov » (1630 t) en Union soviétique, etc.

Dès les années 1960, les transports « Danube-mer » se développèrent largement, avec transbordement de marchandises dans les ports des embouchures. Les pays danubiens continentaux dépourvus d'une sortie directe en mer (l'Autriche, la Hongrie, la Tchécoslovaquie) furent les premiers intéressés par ce genre de trafic assurant des transports dans les ports de la mer Noire, de la mer Rouge, de la Méditerranée et du golfe Persique. Au début des années 70, les bateaux de navigation mixte de l'Entreprise soviétique de navigation danubienne (SDP) avaient fait plusieurs voyages des ports du Danube à destination du port iranien Pehlevi, en traversant la mer Noire et la mer d'Azov et le système de voies d'eau Don-canal Volga-Don – Volga ainsi que la mer Caspienne.

Depuis les années 1980 la SDP (devenue, à partir de 1991, l'Entreprise Danubienne Ukrainienne – UDP) exploite des bateaux transporteurs de légumes du type le plus perfectionné « Gueorgui Agaphonov » (portée en lourd 1770 t, tirant d'eau, chargé, jusqu'à 3,3 m). Du point de vue de leur construction, ces bateaux sont également adaptés au transport des conteneurs du standard international ISO et des voitures.

Des bateaux automoteurs du type « Stein » ainsi que des barges semi-intégrées non-automotrices furent construits dans le bassin du Danube pour le transport de conteneurs de standard international. En même temps, dans les années 1980 apparurent des bateaux transporteurs d'automobiles pour le transport de marchandises

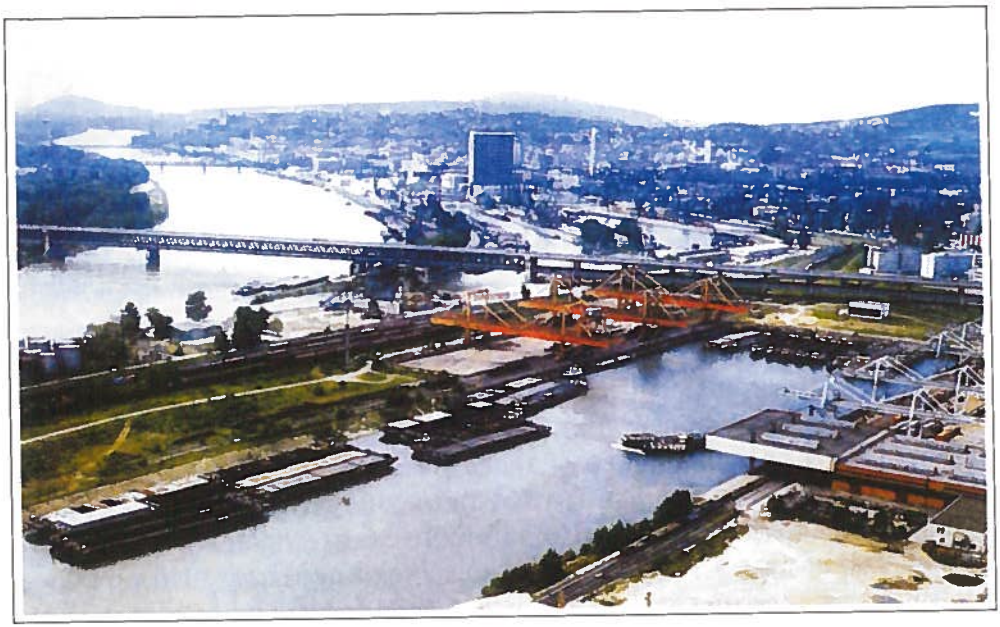
containérisées sur des camions sur le secteur danubien du parcours reliant les pays de l'Europe de l'Ouest avec ceux du Proche et du Moyen Orient. Les transporteurs de camions du type « Khan Asparoukh », battant pavillon bulgare, d'un port en lourd de 1530 t, pouvant prendre à bord 49 camions chargés de conteneurs de 40 pieds, assuraient convenablement la livraison de telles marchandises de Passau-Schalding à Vidin. Dans ce domaine de l'activité de la flotte danubienne, aussi bien que dans d'autres (par exemple la livraison de conteneurs ISO entre Ismail et Roussé, etc.), des lignes de marchandises étaient effectivement créées, qui garantissaient aux armateurs la stabilité et la régularité du trafic.

Un nouveau système technologique de transport fut mis en service sur le Danube en 1978, celui des bateaux porte-allèges qui se fondait du point de vue technique sur deux bateaux porte-allèges de type « Julius Fucick », d'une portée en lourd de 60 260 tonnes (longueur 266,4 m ; largeur 35,0 m, tirant d'eau maximum 11,0 m)

Ce bateau chargeait à bord 26 allèges de type DM d'une portée en lourd de 1085 t. Jusqu'en 1992, les bateaux porte-allèges étaient exploités par l'entreprise « Interlighter », créée en 1978, à laquelle participaient les entreprises de navigation danubienne de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Union soviétique et de la Tchécoslovaquie. « Interlighter » assurait le transport de marchandises en allèges à bord de bateaux porte-allèges entre tous les pays danubiens et ceux de l'Asie du Sud et du Sud-Est : Inde, Pakistan, Vietnam, Malaisie, Cambodge. Le parcours maritime du voyage atteignait 6770 milles marins. Les allèges arrivées du Danube étaient chargées (déchargées) à bord d'un bateau porte-allège dans le port d'Oust' Dounaïsk qui avait été mis en service en 1978 spécialement pour la desserte du système de porte-allèges. A l'autre bout du voyage, les porte-allèges remontaient le Mékong sur une distance de 480 km jusqu'au port de Pnom-Penh. Pendant 14 ans, les bateaux spéciaux d'Interlighter transportèrent 6,2 millions t de marchandises, dont 4,2 millions t en provenance des ports danubiens à destination des ports de l'Asie du Sud et du Sud-Est et 2,0 millions t dans le sens inverse.

Des années 1985 jusqu'à la fin des années 90 la SDP (UDP) exploita sur les trajets traditionnels de travail de la flotte dans la relation Danube-mer (mer Noire, mer Méditerranée) des porte-allège de dimensions réduites, d'un port en lourd de 14 880 t, pouvant prendre à leur bord 6 allèges de type DM.

Le développement intense des relations économiques des pays du bassin danubien, le rééquipement technique de la flotte et l'introduction de nouvelles formes d'organisation du travail de celle-ci aussi bien dans le cadre d'entreprises de navigation nationales que de nombreuses entreprises de navigation mixtes caractérisèrent les années 1960 à 1980, entraînant en 1987, dans les conditions de la liberté de la navigation danubienne garantie par la Convention de Belgrade, le volume le plus important de son histoire : 91,84 millions t.



Port de Bratislava, Bassin de Palenisko

Port de Reni, terminal du bac

Les valeurs les plus importantes des indicateurs relatifs aux transports de passagers furent atteintes pendant la même période : 6640 milliers de personnes furent transportées sur le Danube en 1985. La mise en service dans plusieurs pays du bassin de grands bateaux confortables (tel le « Mozart » en Autriche, d'une capacité atteignant 239 personnes) pour les lignes importantes et de bateaux sur ailes portantes pour le trafic local (cabotage) contribua au développement des transports de passagers au cours des décennies précédentes. L'entreprise de navigation SDP ouvra en 1960 la ligne touristique internationale « Des Alpes à la mer Noire » pour le service de passagers sur le secteur danubien (de Passau à Ismaïl) et sur des secteurs de la mer Noire, avec escale des bateaux maritimes à Istanbul et à Yalta. A l'exception des années pendant lesquelles la navigation de bout en bout sur le Danube fut interrompue, la ligne a pratiquement toujours fonctionné.

Deux des principales raisons de la sensible réduction des flux de marchandises et de passagers sur le Danube après 1987 sont les suivantes :

- la baisse générale de l'activité économique dans les pays de l'Europe de l'Est du fait des processus politiques bien connus et des difficultés objectives de l'étape actuelle de développement de ces pays ;
- les évènements en Yougoslavie, dont l'influence sur la navigation danubienne fut extrêmement négative.

En 2000, furent transportées sur le Danube seulement 27,1 millions t de marchandises (dont 19,7 millions t en trafic international et 7,4 millions t en cabotage), le nombre de passagers se chiffrant à 3 527 000. Par tradition, les marchandises en vrac, matériaux de construction de provenance minérale, minerais, charbon, métaux, produits pétroliers, céréales, engrais, étaient prépondérantes dans la structure générale.

Entre 1962 et 2000, le nombre total de bateaux automoteurs et non-automoteurs assurant le trafic-marchandises dans le bassin passa de 3142 à 4626 unités (une augmentation de 1,47 fois), la puissance totale de bateaux ayant sensiblement augmenté, de 230,6 à 912,0 milliers KW (soit 3,96 fois) et leur portée en lourd totale de 1807,2 à 4480,6 milliers t (soit 2,48 fois).

L'indicateur du trafic-marchandises des ports danubiens est caractérisé par une « composante terrestre » du processus de transport sur le Danube. Les statistiques de la CD relèvent le trafic-marchandises de plus de 30 ports principaux sur le Danube. De 1950 à 2000, le volume total du trafic-marchandises de ces ports augmenta de 18,3 à 54,2 millions t (soit 2,96 fois). Les valeurs de 2000 furent nettement inférieures à celles des années 1985–1990 (la valeur maximum étant celle de 1986, soit 152,9 millions t), ce qui reflète l'évolution générale du trafic-marchandises dans le bassin en vertu des raisons susmentionnées. Ceci caractérise également l'évolution des transports de passagers, du nombre de bateaux dans le bassin, de leur puissance et de leur portée en lourd totales, etc.

La liberté de la navigation garantie par la Convention de Belgrade « aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats » est concrètement reflétée dans les données de la Commission du Danube sur les bateaux ayant traversé le canal de Sulina.

En dehors des bateaux des pays danubiens, le canal est parcouru chaque année par des centaines de bateaux battant pavillon de plusieurs dizaines de pays, en commençant par la Turquie et la Grèce situées à proximité du Danube et jusqu'aux pays de l'Asie du Sud-Est (Cambodge, Vietnam) et de l'Amérique Latine (Honduras et Panama).

Des informations plus détaillées sur les statistiques de la navigation danubienne en 1950–2000 (composition de la flotte dans le bassin, trafic-marchandises et transports de passagers, navigation sur le canal de Sulina, trafic-marchandises des principaux ports danubiens et de tous les ports du bassin) figurent à l'Annexe 6.

Chapitre IV
LA COMMISSION DU DANUBE – ORGANISATION INTERNATIONALE INTERGOUVERNEMENTALE

La Commission du Danube (CD), organisation internationale établie en vertu de l'article 5 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948, est composé d'un représentant par pays, parties à la Convention.

En vertu du Protocole additionnel à la Convention du 26 mars 1998, à l'heure actuelle, la Commission est composée des représentants des 11 pays membres de la Commission suivants : République Fédérale d'Allemagne, République d'Autriche, République de Bulgarie, République de Croatie, République de Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Fédération de Russie, République Slovaque, Ukraine et Serbie et Monténégro.

La Convention octroie à la CD les droits de personnalité juridique conformément à la législation de l'Etat du lieu de son siège (art. 14). La Convention (art. 13) établissait le siège de la Commission à Galați, toutefois, sur proposition de la Yougoslavie et de la Hongrie, son siège a été transféré à Budapest en 1954.

Les questions relatives au statut de la Commission sont réglementées par une Convention multilatérale relative aux privilèges et immunités de la Commission du Danube, signée le 15 mai 1963 à Budapest et entrée en vigueur le 28 janvier 1964.

Les questions relatives au siège de la Commission en Hongrie sont réglées par un accord bilatéral conclu le 27 mai 1964 entre le gouvernement de la République Populaire de Hongrie et la Commission du Danube et le Protocole additionnel à cet accord, en date du 19 février 2001.

Conformément à l'article 16 de la Convention de Belgrade, les membres de la CD et les fonctionnaires mandatés par cette dernière jouissent de l'immunité diplomatique, les locaux officiels, les archives et les documents de toute espèce appartenant à la Commission étant inviolables.

Selon l'article 8 de la Convention, la compétence de la CD s'étend au Danube tel qu'il est défini à l'article 2, dont le texte, dans sa version figurant dans le Protocole additionnel du 26 mars 1998, établit la partie navigable du Danube de Kelheim à Sulina.

Tableau 4. **ETATS MEMBRES DE LA COMMISSION DU DANUBE**

Etat		Superficie, en milliers de km²	Population, en milliers de personnes (en 2001)	Capitale, population en milliers de personnes (année)
	République de Bulgarie Република България	110,99	8149	Sofia – 1096 (2000)
	République Fédérale d'Allemagne Bundesrepublik Deutschland	357,02	82260	Berlin – 3387 (2000)
	République de Croatie Republika Hrvatska	56,54	4437	Zagreb – 683 (2001)
	République de Moldova Republica Moldova	33,85	3628	Chisinau - 655 (1999)
	République d'Autriche Republik Österreich	83,86	8139	Wien – 1563 (2001)
	Roumanie România	238,39	22430	Bukarest – 2009 (2000)
	Fédération de Russie Российская Федерация	17075,4	143954	Moskau – 8396 (2001)
	Serbie et Monténégro Srbija i Crna Gora	102,17	10634	Belgrad – 1195 (2000)
	République Slovaque Slovenská Republika	49,04	5379	Bratislava – 429 (2001)
	Ukraine Україна	603,70	47622*)	Kiew – 2622 (2003)
	République de Hongrie Magyar Köztársaság	93,03	10175	Budapest – 1815 (2000)

* en 2004

Les attributions de la Commission telles que définies par l'article 8 de la Convention de Belgrade sont les suivantes :

a) de veiller à l'exécution des dispositions de la Convention ;
b) de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats membres de la CD et par les Administrations fluviales spéciales 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 où, conformément à l'article 4 de la Convention, 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 assumer la navigation normale ;
d) de donner des consultations et de faire des recommandations aux Etats danubiens au sujet de l'exécution des travaux visés au paragraphe « b », 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 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) 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 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 établies par la CD pour couvrir les frais des travaux spéciaux exécutés dans l'intérêt de la navigation.

Etant un centre de coordination, la Commission ne se borne pas à veiller à la mise en œuvre de la Convention mais contribue de son mieux à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube faisant tout son possible pour assurer la sécurité de la navigation dans l'intérêt de tous les pays membres de la CD.

La Commission a son sceau ; elle a également son pavillon qu'elle a le droit d'arborer sur ses locaux officiels et ses bateaux (art.18).

Pavillon de la Commission du Danube

Lors de sa création, le français et le russe étaient les langues officielles de la Commission. Le nombre de pays membres de la CD ayant augmenté jusqu'à 11, la RFA adhérant elle-aussi à la Convention de Belgrade, l'allemand a été introduit en tant que troisième langue officielle de la Commission, par le Protocole additionnel à la Convention de 1998.

En sus de la Convention de Belgrade, l'activité de la CD est également réglementée par des Règles de procédures élaborées au cours de son développement et par d'autres documents organisationnels.

L'organe suprême de la CD est la session, convoquée en règle générale une fois par an. Une session extraordinaire peut être convoquée sur décision de la Commission ou si trois ou plusieurs membres de la CD en font la demande. Une session extraordinaire peut être également convoquée en présence de questions urgentes. L'activité de la Commission du Danube entre deux sessions, convoquées habituellement en avril, est établie par le Plan de travail approuvé par la Commission. Jusqu'à fin 2003, la Commission avait tenu 60 sessions ordinaires, 5 extraordinaires et 3 sessions jubilaires.

L'immeuble de la Commission du Danube à Galaţi

La première session de la CD s'est tenue du 11 au 17 novembre 1949 à Galaţi. Conformément à l'article 6 de la Convention, la Commission avait dû choisir parmi ses membres son président, son vice-président et son secrétaire, élus pour une période de trois ans. *Teodor Rudenko,* représentant de la Roumanie a été élu en tant que premier Président de la Commission, *Ljubomir Linghart* (Tchécoslovaquie) en tant que premier Vice-président et *Grigori Morozov* (Union soviétique) en tant que premier Secrétaire de la Commission.

Depuis avril 2002, Monsieur *Stanko Nick,* Représentant de la Croatie, assume les fonctions de Président de la Commission, Monsieur *Călin Fabian,* Représentant de la Roumanie celles de Vice-président et Monsieur *Mihail Laur,* Représentant de la Moldova, celles de Secrétaire. Depuis 1954, les fonctions des Représentants des pays membres à la Commission du Danube sont assumées en règle générale par les ambassadeurs de ces pays en Hongrie.

En dehors de l'élection des membres de sa Direction, la CD a adopté lors de sa première session les Règles de procédure de la Commission du Danube et les Dispositions relatives au Secrétariat de la Commission du Danube et à son Appareil de travail, précisées et complétées par la suite nombre de fois en fonction des conditions réelles de l'activité de la Commission du Danube et de ses besoins.

Selon les Règles de procédure de la CD, le Président de la Commission dirige les débats des séances de la session, représente officiellement la Commission conjointement avec le Secrétaire, reçoit conjointement avec ce dernier les pleins pouvoirs des Représentants, signe conjointement avec le Secrétaire les procès-verbaux des séances et exerce un contrôle général sur les travaux du Secrétariat de la CD. En l'absence du Président, ses fonctions sont assumées par le Vice-président. En dehors des fonctions susmentionnées, le Secrétaire de la Commission soumet à l'approbation des sessions ordinaires de la Commission les projets préparés par le Secrétariat du budget et du Plan de travail de la CD.

Des groupes de travail sont formés pendant les sessions de la Commission, qui présentent à la Commission des rapports contenant leurs conclusions ou propositions sur les questions à l'ordre du jour. Ces groupes peuvent également se réunir entre les sessions de la Commission si, de l'avis de la Commission, l'ampleur et le caractère de la tâche dont un tel groupe est chargé l'exigent.

La Commission peut convoquer entre les sessions des réunions d'experts qui sont également des organismes de travail de la CD, pour examiner des questions spéciales. Chaque réunion d'experts présente à la session un rapport synthétisant ses opinions et contenant des propositions concrètes. Les séances de tous les organismes de travail de la CD se tiennent au siège de la Commission.

Selon l'article 11 de la Convention, les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des membres présents, sauf dans les cas spécialement prévus (adoption du budget de la Commission, changement du lieu de son siège, établissement du plan des grands travaux dans l'intérêt de la navigation, unification des règles de surveillance fluviale, etc.). Le quorum de la Commission est formé de cinq membres.

Les questions courantes relevant de la compétence de la CD sont traitées par le Secrétariat en tant qu'organe exécutif permanent de la Commission. Le personnel du Secrétariat est recruté parmi les ressortissants des pays membres de la CD. Il comprend actuellement 11 fonctionnaires (un pour chaque pays membre de la CD), parmi lesquels le Directeur général, l'Ingénieur en chef, et neuf conseillers pour les principaux domaines de l'activité de la Commission ainsi que dix-neuf employés sous contrat. La structure du Secrétariat figure sur le schéma. Les droits et obligations des fonctionnaires et des employés sont établis par la Commission par des dispositions et des règlements spéciaux.

Les onze postes de fonctionnaires du Secrétariat permettent la rotation à chaque poste de spécialistes de tous les pays membres de la CD. Ils sont nommés à leur poste pour une période de 6 ans. Les employés du Secrétariat de la CD sont nommés

L'immeuble de la Commission du Danube à Budapest

par le Directeur général, en respectant, si possible, une répartition équitable des postes entre les pays membres.

La liste des fonctions du Secrétariat de la CD qui comprend depuis 1999 trente personnes figure dans le tableau 5. Il est à mentionner, à titre de comparaison, que le premier tableau du personnel adopté par la deuxième session de la CD en mars 1950 contenait 62 personnes, y compris le Président, le Vice-président et le Secrétaire qui faisaient partie du personnel du Secrétariat et de l'Appareil de travail de la CD.

La direction courante de l'activité du Secrétariat de la CD est assumée par le directeur général sous la direction générale du Président et du Secrétaire de la Commission. Le Directeur général qui coordonne le travail des fonctionnaires et des employés en assumant la responsabilité de l'accomplissement de toutes les tâches confiées au Secrétariat de la CD, assure et coordonne la coopération du Secrétariat avec des organisations internationales, émet des instructions réglant les questions de l'activité interne du Secrétariat, etc.

La liste complète des chefs du Secrétariat de la CD à partir du moment de la création de la Commission figure à l'Annexe 5.

Vu l'importance particulière du poste de Directeur général et du rôle qu'il joue pour assurer l'activité de la Commission, des exigences accrues sont formulées à l'égard des candidats à cette fonction : études supérieures dans une institution d'études supérieures juridiques, économiques ou techniques, connaissance approfondie des problèmes de la navigation danubienne et de ses aspects internationaux, riche expérience de travail dans le domaine de l'activité de la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, connaissance d'au moins deux langues officielles de la Commission.

L'Ingénieur en chef, qui travaille sous la direction du Directeur général et le remplace en cas d'absence de ce dernier, organise et coordonne l'activité de cinq des neuf conseillers (voir schéma) et remplit d'autres tâches confiées au Secrétariat de la CD.

Les attributions revenant aux conseillers pour les divers domaines concrets de l'activité de la Commission ainsi que les exigences professionnelles formulées à leur égard par le Règlement, correspondent pleinement à l'importance des postes qu'ils occupent et aux responsabilités qu'ils assument.

Les traitements des fonctionnaires et des employés du Secrétariat sont fixés par la Commission.

Conformément à l'article 10 de la Convention, la Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de tous ses membres. Le budget prévoit les dépenses nécessaires à l'entretien de la Commission et de son appareil ; ces dépenses sont couvertes au moyen d'annuités versées par les pays membres de la CD, à raison d'un montant égal pour chacun d'eux. Pour couvrir les frais des travaux spéciaux, exécutés en vue d'assurer ou d'améliorer les conditions de navigabilité, la Commission peut établir des taxes spéciales.

Le Règlement relatif à la gestion financière de la CD définit les procédures de préparation du projet de budget annuel établi pour une année et en francs suisses, et décrit article par article ses chapitres des recettes et des dépenses.

Le budget de la Commission est établi pour une année, du 1er janvier au 31 décembre. Le budget de la CD pour 2004 a été approuvé dans un montant de 2 464 400 CHF pour son chapitre des recettes et dans le même montant pour son chapitre des dépenses. La partie essentielle du chapitre des recettes est constituée par les versements de Etats membres de la CD, à savoir 2 087 600 CHF (soit 189 800 CHF par pays). Les principaux articles du chapitre des dépenses sont ceux des traitements du personnel, charges sociales y comprises (total 1 566 680 CHF), des frais d'administration (393 360 CHF), d'édition des publications de la Commission (172 000 CHF), etc.

Structure de la Commission du Danube

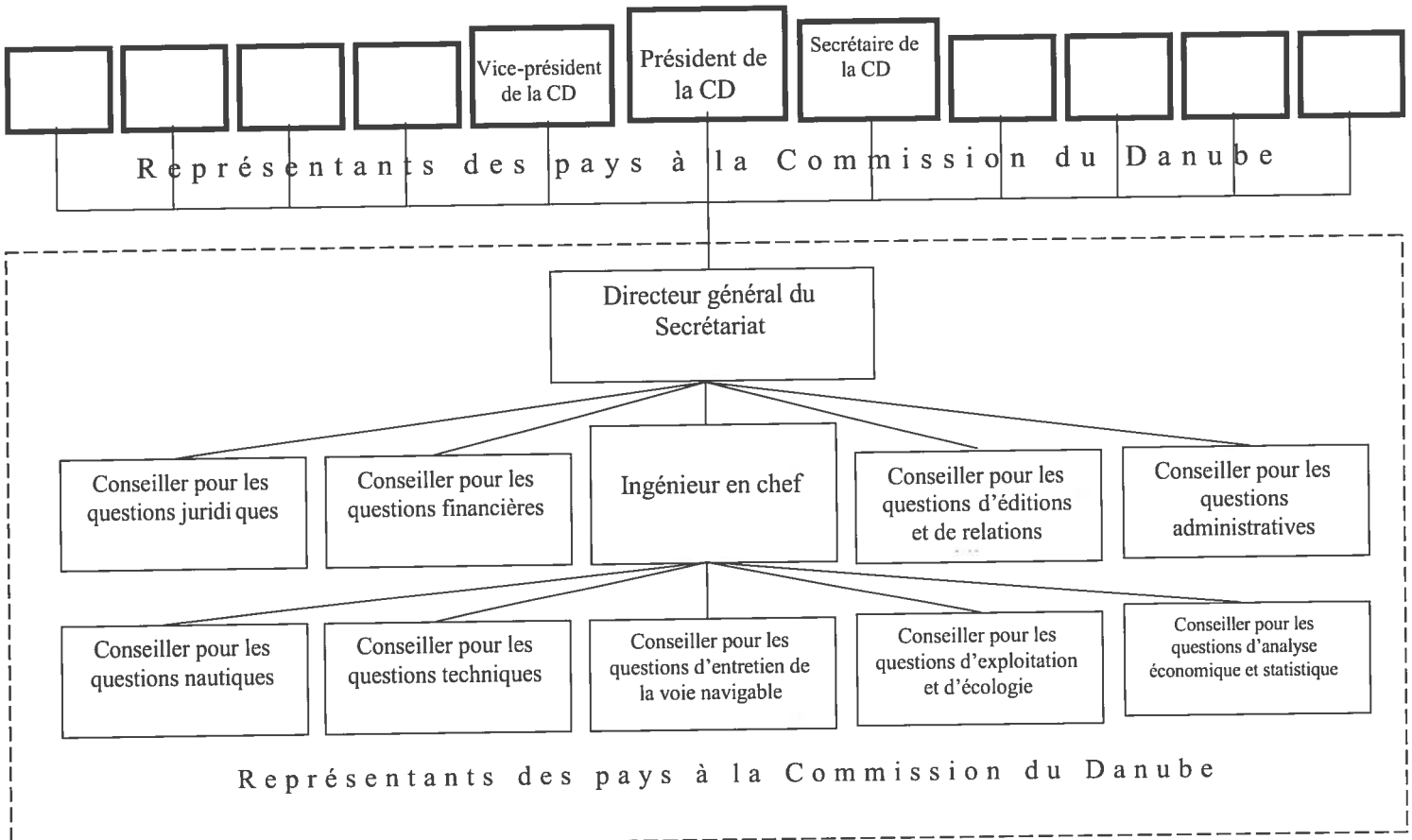


Tableau 5. **LISTE DES POSTES DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE**

	Fonction	Nombre de personnes
1.	**FONCTIONNAIRES**	1
1.1	Directeur général	1
1.2	Ingénieur en chef	1
1.3	Conseiller pour les questions nautiques	1
1.4	Conseiller pour les questions techniques	1
1.5	Conseiller pour les questions d'entretien de la voie navigable	1
1.6	Conseiller pour les questions d'exploitation et d'écologie	1
1.7	Conseiller pour les questions d'analyse économique et statistique	1
1.8	Conseiller pour les questions juridiques	1
1.9	Conseiller pour les questions financières	1
1.10	Conseiller pour les questions d'éditions et de relations publiques	1
1.11	Conseiller pour les questions administratives	1
	Total	**11**
2.	**EMPLOYES**	1
2.1	Secrétaire	1
2.2	Interprète pour la langue allemande	1
2.3	Interprète pour la langue française	1
2.4	Interprète pour la langue russe	1
2.5	Interprète archiviste	1
2.6	Correcteur-rédacteur pour la langue allemande	1
2.7	Correcteur-rédacteur pour la langue française	1
2.8	Correcteur-rédacteur pour la langue russe	1
2.9	Dactylographe pour la langue allemande	1
2.10	Dactylographe pour la langue française	1
2.11	Dactylographe pour la langue russe	1
2.12	Comptable-caissier	1
2.13	Technicien en graphisme informatique	1
2.14	Technicien-polycopiste-bibliothécaire	1
1.15	Gérant d'immeuble-économe	1
1.16	Portier	1
2.17	Chauffeur	1
2.18	Femme de service	2
	Total	**19**
	Total	**30**

Compte tenu de l'intérêt suscité ces dernières années par la navigation danubienne et l'activité de la Commission du Danube parmi les Etats n'étant pas membres de la CD, la 60e session de la Commission (avril 2002) a décidé de compléter le Règles de procédure par des articles traitant du statut des Etats observateurs.

Des Etats qui sont directement concernés par la navigation danubienne ou par d'autres domaines de la navigation européenne par voies d'eau intérieures peuvent obtenir sur demande le statut d'observateur auprès de la CD, sur la base d'une déci-

sion adoptée par la session. Pour ce faire, l'Etat candidat doit répondre aux critères de disponibilité et de capacité à contribuer en pratique à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et de proximité géographique de la voie d'eau Rhin-Main-Danube. Les droits et obligations découlant du statut d'observateur ont été établis. En 2001 et 2002, la France, les Pays-Bas, la Tchéquie et la Turquie ont obtenu le statut d'Etat observateur auprès de la Commission du Danube.

Lors de la 61e session de la CD (avril 2003), les Règles de procédure ont été complétées par des articles traitant du statut d'observateur des organisations internationales.

Les Représentants des pays membres à la Commission du Danube (2004)

De gauche à droite :

Mme Hana Gubackova,	Ambassadeur de la République tchèque (pays observateur)
M. Juraj Migas,	Ambassadeur de la République Slovaque
M. Stanko Nick,	Ambassadeur de la République de Croatie, Représentant à la CD
M. Ernő Keskeny,	Ambassadeur de la République de Hongrie, Représentant à la CD
M. Alexandr Voznyouk,	Ministre-conseiller de la Fédération de Russie, Suppléant du Représentant à la CD,
M. Günter Birbaum,	Ambassadeur de la République d'Autriche, Représentant à la CD
M. Mihail Laur,	Ambassadeur de la République de Moldova, Représentant à la CD
M. Călin Fabian,	Ambassadeur de Roumanie, Représentant à la CD
M. Rolf Kaiser,	Ministre-conseiller de la République Fédérale d'Allemagne
M. Yourii Moushka,	Ambassadeur d'Ukraine, Représentant à la CD
M. György Matkovic,	Suppléant du Représentant de la Serbie et Monténégro à la CD

Fonctionnaires de la Commission du Danube (2004)

Au premier rang (de gauche à droite) :

M. Dănuț-Adam Stefănescu – Conseiller pour les questions d'entretien de la voie navigable

M. Péter Nádas – Ingénieur en chef

M. Danail Nedialkov – Directeur général

Mme Jadranka Japuncic – Conseillère pour les questions financières

M. Eckhart Schulze-Rauschenbach – Conseiller pour les questions d'édition et de relations publiques

Au deuxième rang (de gauche à droite) :

M. Andrei Toma – Conseiller pour les questions d'analyse économique et statistique

M. Zoran Karajcic – Conseiller pour les questions techniques

M. Alexandr Vdovitchenko – Conseiller pour les questions nautiques

M. Yourii Mikhaïlov – Conseiller pour les questions administratives

M. Johann Spitzer – Conseiller pour les questions juridiques

Pendant 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, avril 1998

Pendant la 63e session de la Commission du Danube, octobre 2004

Insigne jubilaire

Médaille jubilaire

Avers

Revers

Insigne et médaille jubilaires à l'occasion du cinquantenaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, avril 1998

Chapitre V
PRINCIPAL SOUCI : LA NAVIGATION

1. Fonds normatif et informationnel de la navigation danubienne

Le travail visant à mettre un fonds normatif et informationnel à la disposition de la navigation danubienne a toujours constitué l'aspect le plus important de l'activité de la Commission du Danube en coopération avec tous les pays membres de la Commission.

Ces travaux couvrent plusieurs domaines, le plus important étant la réglementation normative directe dans la sphère de la **navigation**. Le premier pas dans cette direction fut l'adoption lors de la 4e session de la CD (1951) des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) qui constituèrent la base pour les autorités compétentes des pays danubiens dans l'élaboration et la mise en vigueur des règles locales de navigation sur leurs secteurs de fleuve. Les DFND ainsi que les recommandations spéciales concernant leur application par les autorités compétentes des Etats danubiens sont les principaux documents dans le domaine de la réglementation de la navigation danubienne et de la garantie de la sécurité de la navigation. C'est pour cette raison, notamment, que la Commission veille en permanence à ce que ces documents soient toujours au niveau des exigences actuelles.

Le texte mis à jour des DFND a été introduit sur le Danube le 1er avril 1970. Suite à la révision du texte du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) accomplie par la CEE-ONU en 1985, la CD a décidé d'harmoniser les DFND en vigueur sur le Danube au nouveau texte des règles européennes. La troisième version des DFND est entrée en vigueur le 1er octobre 1991.

Les nouvelles DFND correspondaient presque intégralement au texte du CEVNI en observant dans une grande mesure les dispositions du Règlement de police pour la navigation du Rhin, contribuant de ce fait à assurer la navigation de bateaux non seulement sur le Danube mais aussi sur tout le parcours de la liaison Rhin-Main-Danube dont l'ouverture était prévue pour 1992.

Afin de poursuivre le perfectionnement des DFND, des modifications et des additions y ont été apportées ces dernières années, dernièrement lors de la 60e session de la CD en avril 2003.

Parallèlement au perfectionnement des DFND, la Commission du Danube travaille en vue d'améliorer la signalisation (balisage) de la voie navigable. A la place des anciens systèmes de balisage du chenal sur le Danube qui n'étaient pas harmonisés entre eux, un seul système a été créé, comprenant les signaux flottants et côtiers simples, visibles et porteurs d'une information significative. Actuellement,

ces signaux correspondent aux signaux du système européen de signalisation sur les voies de navigation intérieure adopté dans le cadre de la CEE-ONU.

Pour assurer un régime unifié de la navigation, tel que prévu par les DFND, la Commission a adopté en 1951 les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube complétées par la suite par de nouvelles dispositions. Conformément à ces règles, des autorités de la surveillance fluviale, encore en activité, ont été créées dans les pays danubiens pour contrôler l'observation des dispositions réglementant la navigation.

Parmi les principaux ouvrages de référence préparés par la CD il faut mentionner notamment les Cartes de pilotage du Danube (la dernière édition, de 1990 à 2002, comprend 11 tomes), l'Indicateur kilométrique du Danube, le Guide des bateliers, le Routier du Danube et l'Album des ponts sur le Danube. Chaque ouvrage contient, selon son profil, toutes les informations nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.

Suite au développement de la méthode de poussage sur le Danube la CD a élaboré et adopté plusieurs documents normatifs nouveaux liés à la navigation des bateaux poussés, à savoir : les Recommandations relatives au service des bâtiments sans équipage (1973), les Recommandations relatives à l'unification de l'installation électrique des convois poussés sur le Danube (1977), les Recommandations relatives aux caractéristiques technico-nautiques des convois poussés et Méthodes d'exécution des essais avec des convois poussés (1981), etc.

La Commission poursuivait en même temps de grands travaux visant à développer les méthodes modernes de radiocommunications dans la navigation sur le Danube. Partant des principes du système de radiocommunication existant déjà sur les voies européennes de navigation intérieure, la CD adopte en mars 1978 les Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications sur ondes métriques, complétées en 1981. Ces Recommandations définissaient des conditions uniformes pour l'utilisation des radiocommunications dans la navigation sur le Danube en utilisant des installations fonctionnant dans la gamme des ondes métriques et en choisissant les paramètres techniques et fonctionnels de cette gamme. Aujourd'hui, les radiocommunications dans la gamme des ondes métriques sur le Danube est un des moyens les plus importants de la gestion opérationnelle de la flotte tout en assurant sa navigation sans avaries.

De plus, la CD a adopté en 1980 les Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications sur ondes décamétriques et en 1994, les Recommandations relatives à l'utilisation du système INMARSAT-C dans la navigation sur le Danube.

Suite à l'adoption de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Bâle, 2000), la 60e session de la CD a adopté plusieurs documents nouveaux en la matière, concernant notamment le service radiotéléphonique et l'utilisation des radiocommunications dans la gamme décamétrique.

Pour assurer la navigation des bateaux par visibilité limitée et de nuit, la Commission a élaboré et adopté les Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube, dont la dernière édition date de 1995, 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 (1989). Le nouveau texte des Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques et opérationnels des installations de radar utilisées dans la navigation sur le Danube a été adopté par Décision de la 60e session de la Commission et est entré en vigueur à partir du 1er janvier 2003.

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

Sur la base des recommandations en la matière élaborées dans le cadre de la CEE-ONU et compte tenu des règles en vigueur sur le Rhin, la Commission du Danube 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 de certificats de conducteur de bateaux de navigation intérieure sur le Danube.

Parallèlement, afin que les prescriptions à l'égard des conducteurs de bateau en vigueur sur le Danube correspondent mieux aux dispositions analogues en vigueur sur le Rhin, la CD a adopté, en avril 1995, les Recommandations spéciales relatives à la délivrance du certificat de conducteur au radar.

Conférant une grande importance aux questions relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube, la Commission a adopté, en 1995, les Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube (ADN-D), ayant décidé en même temps que la partie normative de ces règles (Annexes A, B_1 et B_2) sera totalement conforme aux Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN). Suite à la signature en mai 2000 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et à la décision de restructurer le nouveau texte des ADN adoptées ultérieurement dans le cadre de la CEE-ONU, la CD a entamé des travaux analogues. Lors de sa 60e session (2002), la Commission a décidé de mettre en vigueur le nouveau texte restructuré des ADN-D.

Afin de tenir à jour les documents élaborés et les ouvrages nautiques, la CD les fait réviser régulièrement en les complétant et précisant conformément aux travaux en cours dans ce domaine aussi bien dans les pays membres de la Commission que dans le cadre des organisations internationales avec lesquelles elle coopère.

Dans le domaine des questions **hydrotechniques**, une des tâches les plus importantes de la Commission est celle d'établir, sur la base des propositions et des projets des pays danubiens, le Plan général des grands travaux sur le Danube dans l'intérêt de la navigation.

En vue de l'élaboration de ce plan sur une base unitaire, la Commission a élaboré et adopté au fur et à mesure (1960, 1963, 1979) 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 (ENR) sur le Danube (1957, 1966). La principale tâche de la CD et des pays membres de la Commission à court terme sera de « liquider les goulets d'étranglement stratégiques » sur le Danube (2e section du chapitre III de la présente publication).

Parmi les travaux à caractère informationnel exécutés par la CD dans le **domaine hydrotechnique** il convient de mettre en évidence l'Information sur l'entretien du chenal navigable et sur les secteurs critiques du Danube qui contient des données relatives aux travaux de régularisation et autres exécutés pour améliorer les conditions de navigation et dans l'intérêt du service de la flotte dans les ports, au balisage du chenal navigable, au régime de glaces du Danube, etc.

La principale tâche de la Commission du Danube dans **le domaine de l'hydrométéorologie** est de fournir des renseignements hydrologiques et des prévisions hydrométéorologiques selon les besoins de la navigation danubienne. Pour ce faire, la CD a élaboré et adopté plusieurs recommandations.

Pour remplacer les Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube en vigueur précédemment, la CD a adopté en 1996 les Recommandations relatives à la mise d'informations hydrométéorologiques à la disposition de la navigation sur le Danube, qui couvrent un domaine plus large. La CD publie régulièrement l'Annuaire hydrologique du Danube, qui contient des renseignements sur les niveaux et les débits de l'eau, les températures de l'eau et de l'air, le régime des glaces et les précipitations. L'Ouvrage de référence hydrologique du Danube est publié tous les dix ans.

Les **problèmes écologiques** de la navigation sont reflétés surtout dans les Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation (dont la dernière version a été adoptée par la CD en 1997) qui stipule pour la première fois plusieurs conditions permettant de déverser dans le Danube des eaux ménagères et usées épurées.

Les questions **juridiques et à caractère organisationnel** sont traitées dans les documents mentionnés ci-dessus (chapitre III) élaborés par la CD pour régulariser son statut et ses relations juridiques avec le pays-siège de la Commission, 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 de la Commission du Danube, le Règlement relatif à la gestion financière de la Commission du Danube, etc.

Publications de la Commission du Danube

Pour établir des normes uniformes réglementant la surveillance douanière, sanitaire et phytosanitaire dans la navigation danubienne, la Commission a élaboré et adopté des Recommandations visant à unifier les règles en la matière qui se fondent sur les actes normatifs nationaux des pays membres de la Commission tout en tenant compte de l'expérience accumulée dans ce domaine au sein d'autres organisations internationales.

La composante informationnelle de l'activité de la Commission concernant les questions juridiques et à caractère organisationnel comprend la réédition périodique de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (en tant que publications indépendantes ou dans le cadre d'autres publications), des procès-verbaux des sessions ordinaires, extraordinaires et jubilaires de la Commission, etc.

Dans **le domaine des statistiques** de la navigation danubienne, la CD recueille, étudie et synthétise un grand nombre de documents statistiques fournis par les pays membres de la Commission et publie des Annuaires statistiques. Régulièrement, sont publiés des ouvrages synthétisant les informations d'ordre statistique rassemblées par la CD depuis qu'elles ont été régulièrement relevées (selon les différents domaines, depuis 1950, 1962 ou 1964). Au début des années 1960, des formulaires ont été élaborés pour recueillir des données primaires de la part des pays membres de la CD. Lors de la 60e session de la CD (avril 2002) a été mis au point un schéma plus perfectionné de l'Annuaire statistique de la CD reflétant les conditions réelles de la navigation danubienne au début du XXIe siècle. Depuis 1970, la CD publie une Information sur les flux de marchandises sur le Rhin, le Main et le Danube.

Dans **le domaine de l'économie**, il convient de relever avant toute chose la publication des Rapports sur la situation économique de la navigation danubienne que la CD prépare depuis 2001 et du Recueil d'informations sur les taxes, tarifs, droits et impôts perçus dans la navigation danubienne, particulièrement utile pour assurer un fonctionnement efficace de la flotte.

L'activité dans **le domaine des publications** de la CD tend à assurer la mise à disposition de la navigation danubienne d'informations dans tous les domaines. Les nombreuses publications de la Commission du Danube reflètent tous les aspects de l'activité multilatérale de cette organisation internationale, la plupart d'entre eux ayant un caractère d'ouvrages de référence destinés au plus large cercle de spécialistes intéressés par la navigation danubienne. La liste des principales publications de la CD d'après l'état au 1er janvier 2004 figure à l'Annexe 7.

2. Coopération avec des organisations internationales

Les problèmes liés à la navigation sur le Danube sont résolus par la CD en étroite coopération avec d'autres organisations internationales. Cette coopération se fonde sur une décision spéciale de la 33e session (avril 1975) comprenant une liste des questions intéressant la CD en vue d'une solution commune ainsi que la liste d'organisations internationales avec lesquelles il serait utile que la CD établisse des contacts sous une forme ou une autre.

La Commission du Danube jouit d'un statut consultatif auprès de la CEE-ONU et de la CEMT. La coopération avec les organisations internationales s'établit autant par l'échange de documents que par la participation réciproque aux travaux des réunions et des organismes de travail. C'est le principe qui régit, notamment, la coopération avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et la Commission Internationale pour la protection du Danube.

Des représentants du Secrétariat de la CD participent régulièrement aux travaux du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, des groupes de travail spécialisés de la CEE-ONU, comme par exemple ceux des transports par voie navigable, des statistiques et des questions douanières.

Après l'ouverture du canal Main-Danube en 1992, la coopération entre la CD et la CCNR, établie par un accord datant de 1976, s'est grandement intensifiée, tout particulièrement dans le domaine des questions techniques. Le but de cette coopération est l'unification et la reconnaissance mutuelle des principaux documents normatifs adoptés dans le cadre des deux commissions et régissant la navigation sur le Rhin et sur le Danube tels que les règles de navigation, les prescriptions techniques applicables aux bateaux, les prescriptions techniques à l'égard des installations radar de bord, les règles relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau, les règles relatives aux radiocommunications et autres.

En dehors des organisations mentionnées ci-dessus, la Commission du Danube maintient des contacts réguliers et a conclu des accords de coopération avec l'Organisation Météorologique Mondiale et l'Union Internationale des Télécommunications, l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Agence Internationale de l'Energie Atomique. La CD est membre de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation où elle jouit du statut de membre assimilé aux gouvernements.

La Commission maintient des contacts et procède à des échanges de documents et de publications avec plusieurs organisations internationales 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 la normalisation, le Comité international de l'éclairage, le Programme pour l'Environnement de l'ONU, l'Institut international pour l'unification du droit privé, la Commission de l'Oder, l'Association internationale

des armateurs du bassin de la mer Noire ainsi qu'avec plusieurs autres organisations internationales s'occupant des questions de la navigation intérieure.

La Commission maintient des contacts réguliers et procède à des échanges de documents avec plusieurs autres organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales s'occupant des questions relatives au Danube en tant que voie de transport, notamment avec le Comité exécutif du couloir paneuropéen de transport VII (Danube), avec l'organisation régionale Association de travail des pays danubiens (ARGE). Des contacts réguliers ont été établis avec plusieurs programmes ayant trait à la navigation sur le Danube et mis en œuvre dans certains pays Danubiens (PHARE, EUREKA, etc.).

La Commission a aussi des relations de travail avec des centres de recherches scientifiques et des organisations liées dans ce domaine d'activité.

Pendant la période de l'embargo contre la Yougoslavie, la Commission du Danube a coopéré intensément avec plusieurs organisations internationales, afin d'assurer le transit neutre par la Yougoslavie (voir la troisième section du présent chapitre).

La Commission maintient des liens étroits avec les entreprises de navigation sur le Danube. Les représentants du Secrétariat participent depuis longtemps déjà aux travaux de la Conférence des directeurs d'entreprises de navigation danubiennes et de ses organes de travail en contribuant intensément à la préparation et à l'adoption de nombreux documents dans le cadre de cette organisation. La participation des représentants de la Commission du Danube aux travaux d'autres organisations internationales est incluse de façon permanente dans les Plans annuels de travail de la Commission. A leur tour, des représentants du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, de la CCNR participent régulièrement aux sessions de la CD, et des représentants d'autres organisations internationales y prennent part ponctuellement.

Les contacts au niveau de la coopération internationale contribuent à augmenter l'efficacité de l'activité de la CD dans la solution de problèmes relevant de sa compétence.

3. Les années agitées

Dès le début, en août 1991, du conflit militaire dans l'ex-Yougoslavie, qui engloba le secteur yougoslave du Danube, la liberté de la navigation proclamée par la Convention de Belgrade se vit sérieusement menacée, ce qui suscita une grande inquiétude parmi les pays membres de la Commission du Danube.

En octobre 1991, déjà, lors de la réunion consultative des représentants des pays membres de la Commission, un message adressé à toutes les parties impliquées dans le conflit armé en Yougoslavie fut adopté, qui les appelait à respecter les normes de droit international et à s'abstenir de toute action pouvant constituer une menace de la sécurité des équipages, des passagers, des bateaux et des marchandises sur le Danube.

Vu la dégradation ultérieure de la situation sur le secteur yougoslave du fleuve où, suite à des opérations militaires, des bateaux de certains pays membres de la CD ont été endommagés, des victimes ayant même été déplorées parmi les membres d'équipages, en novembre 1991 fut convoquée la troisième session extraordinaire de la CD qui examina une seule question, celle des démarches possibles pour normaliser la situation créée. La session chargea le président de la CD de porter à la connaissance du Président du Conseil de Sécurité de l'ONU le document final de la session et de l'informer « que la Commission du Danube était prête à coopérer avec l'ONU lors de l'élaboration des mesures contribuant à la normalisation de la situation sur le secteur yougoslave du Danube, dans le cadre des éventuelles initiatives de l'ONU concernant la Yougoslavie ».

Suite au conflit, le trafic annuel de marchandises sur le Danube subit une baisse substantielle, de 69,6 millions t en 1990 à 43,0 millions t en 1991.

Par ses Résolutions N^{os} 724 (1991) et 757 (1992), le Conseil de Sécurité de l'ONU introduisit des sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie. Un système d'embargo fut mis en place sur le Danube, accompagné d'un contrôle sévère de tout le trafic par la Yougoslavie. De son côté, cette dernière introduisit de façon unilatérale des taxes perçues des bateaux étrangers pour leur transit par le secteur yougoslave du Danube. A partir de ce moment-là, l'activité de la CD eut comme principal objectif d'assurer la liberté du transit « neutre » par le secteur yougoslave du Danube.

La convocation de la Quatrième session extraordinaire de la CD en novembre 1992, les messages du Président et du Secrétariat de la Commission adressés au Président du Conseil de Sécurité de l'ONU en mai et en juillet 1993, les contacts directs ultérieurs de la Commission avec la direction du Comité des sanctions de l'ONU, toutes ces démarches furent entreprises pour alléger le système établi pour obtenir du Comité des sanctions des autorisations de transiter le secteur yougoslave du Danube. Ces propositions de la CD furent soutenues par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU.

Entre temps, le trafic-marchandises sur le Danube continuait à baisser, pour n'atteindre que 23,8 millions t en 1993, tandis que la circulation des bateaux à passagers des lignes de croisière sur le Danube se limitait au secteur Passau-Budapest.

Depuis mai 1994, le Directeur général du Secrétariat de la CD participe régulièrement en tant qu'observateur aux travaux des réunions du groupe de liaison pour la coordination des sanctions, tenues à Vienne par l'UE et l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE). Les contacts entre la Commission du Danube, le Comité des sanctions et le Centre de liaison des missions de soutien à Bruxelles (SAMCOMM) devinrent réguliers et constructifs.

Le trafic-marchandises sur le fleuve chuta en 1994 jusqu'au niveau record de 19,9 millions t. Les pays subissaient toujours des pertes énormes en raison des obstacles à la navigation en transit survenus sur le secteur yougoslave.

Grâce aux efforts déployés par la CD et suite à une expertise de l'état technique

des écluses de navigation du SHEN Portes de Fer I, l'ONU adopta en 1995 la résolution spéciale N° 992, autorisant, sous réserve de conditions spéciales, d'entamer la réparation de l'écluse yougoslave, faute de quoi la navigation sur le secteur aurait totalement cessé.

En septembre 1995, lors d'une rencontre à la CD des représentants de plusieurs entreprises de navigation danubiennes avec des représentants de SAMCOMM et de l'UE, plusieurs questions furent résolues ce qui permit d'alléger sérieusement les sanctions de l'ONU à l'encontre de la Yougoslavie. En mars 1996, le Secrétariat de la CD reçut du gouvernement de la Yougoslavie une information officielle selon laquelle les autorités yougoslaves cessaient de percevoir de taxes des bateaux lors de leur transit par le secteur yougoslave du Danube. Tel fut l'achèvement de la première étape des actions de la CD dans les conditions de crise sur le secteur yougoslave du Danube.

Trois années plus tard, pendant le conflit du Kosovo, le 1er avril 1999, trois ponts, Žeželj, Petrovaradin et Sloboda, situés aux km 1254,1, 1255,0 et 1257,6 dans la région du port yougoslave de Novi Sad, furent détruits et s'écroulèrent dans l'eau suite aux bombardements de l'OTAN, bloquant de ce fait totalement le chenal navigable du Danube.

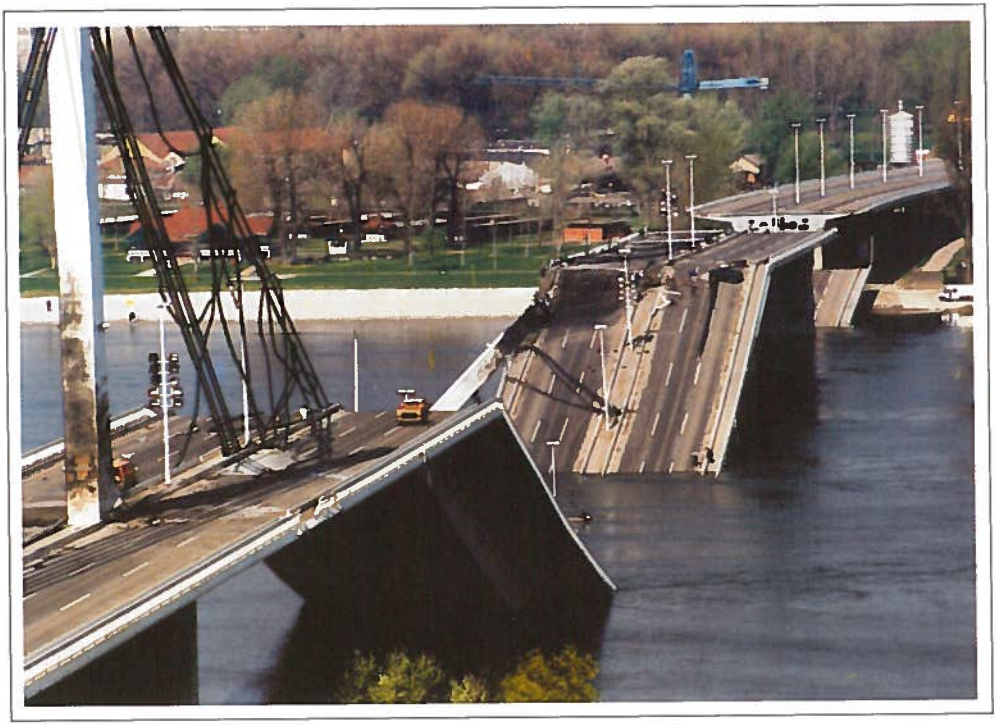
Commencée deux semaines plus tard, la 57e session de la CD adopta une déclaration spéciale au sujet de la situation créée en appelant tous les Etats à prendre d'urgence toutes les mesures requises pour que la libre navigation sur le Danube soit rétablie.

Le Directeur général du Secrétariat de la CD invita à désigner, une fois les opérations militaires terminées, un groupe d'experts des pays membres de la Commission pour examiner, conjointement avec les autorités compétentes de la Yougoslavie, les mesures, les délais et les frais liés au rétablissement de la voie navigable. Le groupe d'experts « Chenal navigable en Yougoslavie » se mit sans désemparer au travail en préparant un premier rapport détaillé sur l'état du chenal navigable sur le secteur de Novi Sad.

Sur instruction du groupe d'experts, les autorités compétentes yougoslaves fournirent à la Commission du Danube en octobre 1999 le rapport « Rétablissement de la voie navigable internationale sur le Danube et mesures requises par le rétablissement de la navigation ». La direction de la Commission avait recherché intensément des solutions à la question du financement des travaux de déblaiement du chenal : la CD adressa des messages à l'UE, à la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD), à la CEE-ONU et au Fonds Monétaire International (FMI).

Le 9 octobre 1999, le président du groupe d'experts « Chenal navigable en Yougoslavie » fit une communication spéciale lors d'une réunion de la Table de travail N° 2 du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est tenue à Bari.

Les Ministres des transports d'Ukraine, de Bulgarie et de Roumanie s'adressè-



Pont de Sloboda détruit, km 1257,6

rent à la Commission Européenne au sujet du financement des travaux liés au rétablissement de la libre navigation sur le Danube.

Toutes ces démarches ne furent pas vaines. Le 22 décembre 1999, se tint à Bruxelles, dans le cadre de la Commission Européenne, une réunion d'experts dont l'ordre du jour comprenait la questions du « Déblaiement du chenal navigable dans la région de Novi Sad ». A l'issue des travaux de cette réunion, un document détaillé (12 chapitres), « Déblaiement du chenal du Danube », fut préparé, qui devint l'objet d'une analyse minutieuse d'abord au sein du groupe d'experts « Chenal navigable en Yougoslavie » (le 24 janvier 2000) et puis lors de la Cinquième session extraordinaire de la Commission du Danube (le 25 janvier 2000).

Le mandat de la CD dans ce projet se fondait sur l'article 4 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ; les travaux relevant de la juridiction territoriale de la Yougoslavie devaient être exécutés selon les conditions établies par la Commission si l'Etat en question ne serait pas à même d'accomplir lesdits travaux. C'était la première fois dans l'histoire de la CD que cette dernière essayait d'appliquer les dispositions de l'article 4 de la Convention afin d'améliorer ou, plus précisément, de rétablir la navigation sur un des secteurs du Danube.

Pour financer les travaux, la CD demanda le soutien de l'UE et d'autres sponsors éventuels. Un Comité de projet fut institué pour gérer le projet. A l'issue d'un appel

d'offres, il fut prévu de choisir un maître d'ouvrage indépendant, responsable du projet dans son intégralité. Des frais de déblaiement du chenal navigable s'élevant à 24,1 millions d'euros furent déterminés et calculés en détail pour chaque pont de Novi Sad.

En dehors des travaux mentionnés dans le projet, le groupe d'experts « Chenal navigable en Yougoslavie » releva dans son rapport, tout comme la session extraordinaire dans sa décision, qu'en dehors du nettoyage du chenal navigable il était nécessaire de construire en même temps un pont en tant qu'alternative au pont de pontons mis en place actuellement à Novi Sad, représentant déjà un obstacle à la navigation. Les frais requis par la construction d'un autre pont furent situés à 8 millions d'euros. Le projet contenait également une évaluation des pertes économiques subies par les pays membres de la Commission du Danube suite au blocus de la libre navigation, qui dépassaient 320 millions d'euros, rien qu'en 1999.

Selon le souhait de la Commission Européenne qui avait examiné le rapport, la 58e session de la CD (avril 2000) élabora un organigramme de tous les organismes de travail qui allaient assurer le rétablissement de la navigation dans la région de Novi Sad en créant, notamment, une Unité de direction technique du projet. Pour recueillir des fonds, la session approuva la création d'un fonds spécial ainsi que l'ouverture d'un compte dans une banque autrichienne.

Le Comité de projet spécialement créé se mit immédiatement au travail et se réunit plusieurs fois. Un directeur de projet fut nommé début décembre 2000 et les travaux de déblaiement du chenal prirent des contours réels.

Le projet comprenait des travaux pour le déminage du Danube, pour son déblaiement des débris des trois ponts et des travaux de rétablissement du profil du fleuve.

Un architecte du projet fut nommé en tant que responsable de la préparation d'un projet détaillé et de la préparation des documents pour l'appel d'offres. Il relevait également de sa compétence de surveiller l'exécution des travaux. Un contrat relatif à l'exécution des travaux fut signé en avril 2001 par le consortium danois-hongrois COWI-UTIBER avec la participation de quatre entreprises sous-contractantes de la Yougoslavie.

Vu qu'une partie des travaux avait déjà été exécutée, la Commission du Danube proposa de déblayer un chenal navigable provisoire sur le Danube. L'ouverture régulière du pont de pontons provisoire mis en place à Novi Sad rendit possible le rétablissement de la navigation de bout en bout sur le secteur yougoslave en réduisant substantiellement les périodes de stationnement des bateaux. En 2002, 5,4 milliers de bateaux passèrent dans les deux directions et 6,8 milliers en 2003. Grâce aux efforts déployés par la CD et les pays membres de la Commission, la question de la réduction des taxes d'ouverture du pont de pontons fut réglementée.

Il y a tout bien d'espérer que le problème du libre transit des bateaux par le secteur de Novi Sad sera résolu prochainement et que nous pouvons tourner la page d'histoire des années agitées du secteur yougoslave du Danube.

Chapitre VI
LA NAVIGATION DANUBIENNE ET LA COMMISSION DU DANUBE : REGARD VERS L'AVENIR

Le Danube est la plus importante partie composante du Réseau unitaire des voies d'eau intérieures européennes et les processus ayant lieu dans les transports par voies de navigation intérieures du continent influent sur son développement en tant que voie de transport nautique. La conception générale du Réseau unitaire élaborée par des organisations internationales après la Seconde Guerre Mondiale prévoyait la création d'un système de voies d'eau réunissant presque tous les grands fleuves de l'Europe.

En 1964, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) adopta une liste comprenant les 12 principaux projets de construction et de reconstruction des voies d'eau afin de créer un Réseau unitaire, dont l'aménagement de deux liaisons inter-bassins du Danube : Rhin-Main-Danube (mis en exploitation en 1992) et Danube-Oder-Elbe.

Actuellement, en dehors de la CEMT, les questions relatives à la création du Réseau unitaire des voies d'eau intérieures européennes de la catégorie « E » sont également gérées par la CEE-ONU et l'Union européenne. Le domaine des études financées par cette dernière organisation comprend la plupart des voies d'eau intérieures du continent, y compris le Danube avec ses liaisons de transport par voie navigable.

Au cours des dernières décennies, indépendamment des organisations internationales, ce sont les gouvernements des différents Etats qui construisirent, construisent ou projettent la construction dans les frontières de leurs territoires souverains une partie significative des voies d'eau artificielles du continent. Dans le bassin du Danube, ces liaisons nautiques principales sont représentées par des canaux existant déjà, Danube-mer Noire (Roumanie), Main-Danube (Allemagne), Danube-Tisza-Danube (Serbie et Monténégro), ainsi que par le canal Danube-Sava (Croatie) dont l'exploitation est envisagée.

Du rang des liaisons de transport nautique du Danube, dont l'opportunité fut établie en vertu d'accords bilatéraux entre les pays intéressés, il convient de relever le projet du canal Danube-mer Egée, élaboré en 1973 par des spécialistes yougoslaves et grecs, avec le soutien financier de l'ONU. Toutefois, la construction de ce canal ne saurait être envisagée dans un avenir prévisible

La conception du Réseau unitaire des voies d'eau intérieures européennes conçu au cours de plusieurs décennies fut reflétée dans l'Accord européen sur les princi-

pales voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN) préparé en 1996 par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU. L'Accord prévoit le développement prioritaire des voies d'eau d'importance internationale, y compris le Danube et ses liaisons, selon les normes unifiées de la classification des voies d'eau intérieures en vigueur. Fin 2003, parmi les parties contractantes de l'AGN se trouvaient déjà la Bulgarie, la Croatie, la Hongrie, la Moldova, la Roumanie et la Slovaquie.

En reconnaissant le rôle du Danube en tant que voie navigable de premier ordre, la CEMT le désigna en 1994 corridor VII de transport paneuropéen (CT VII). Lors de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voies de navigation intérieure (Rotterdam, septembre 2001), les ministres des transports de onze pays (dix pays danubiens et la Tchéquie) ainsi qu'un représentant de la Commission Européenne signèrent un Mémorandum d'entendement au sujet du développement du corridor VII de transport paneuropéen (Danube) ayant comme objectif la coopération des parties intéressées par le développement de l'infrastructure du CT VII.

Le Mémorandum définit ce corridor de transport comme étant « la voie de navigation fluviale du Danube, le canal mer Noire-Danube, les embouchures du Danube – les bras de Kilia et de Sulina, les liaisons navigables intérieures mer Noire – Danube, le canal Danube-Sava, le canal Tisza-Danube et les infrastructures portuaires correspondantes situées sur ces voies de navigation intérieure ».

Le Mémorandum contient en tant qu'annexe une liste des principales questions (« domaines d'intérêt particulier ») requerrant une attention spéciale lors du développement du CT VII et qui a trait au développement de l'infrastructure de la voie d'eau intérieure, de la flotte et des ports, le perfectionnement de la gestion et de l'exploitation du transport sur le Danube. Le Mémorandum prévoit que les travaux communs des parties intéressées seront coordonnés par le Comité exécutif du CT VII qui se trouve à Vienne.

La Déclaration concernant l'accélération de la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial adoptée par la Conférence de Rotterdam, appelle les gouvernements et les organisations internationales à « promouvoir l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube, principalement en ce qui concerne les limitations existant en matière de tirant d'eau de cette voie navigable de premier ordre ». La Déclaration appelle à soutenir le développement des connexions entre le Danube, l'Oder et l'Elbe.

De cette façon, il convient de considérer l'avenir du Danube en tant que principale voie de transport navigable surtout comme corridor VII de transport paneuropéen dans le contexte du Mémorandum d'entendement réciproque et des exigences additionnelles à l'égard de la voie d'eau du Danube établies par la Déclaration de Rotterdam de 2001.

Quant au Danube, il convient en premier lieu de liquider les « goulets d'étranglement » non conformes aux Recommandations de la CD du point de vue des gabarits du chenal navigable et de la hauteur des passes navigables sous les ponts,

en limitant sérieusement, de ce fait, la navigation (ces secteurs du Danube figurent dans la section 2 du chapitre III). En même temps, il est nécessaire de créer les connexions de transport nautique du Danube que la CEE-ONU considère comme des « chaînons manquants ».

A long terme, une amélioration majeure des conditions de navigation sur le Danube a toujours été liée à la construction de centrales hydrauliques. Conformément au plan, il serait nécessaire d'en construire encore 12, ce qui augmenterait remarquablement la longueur totale des secteurs régularisés sur le Danube. Les dimensions de toutes les écluses de navigation sont conformes aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube adoptées par la CD. Les dimensions minima des écluses (longueur et largeur utiles, profondeur au seuil) varient entre 190x12x4,0 m pour le secteur Kelheim-Regensburg et 310x34x4,5 m pour le secteur Budapest-Brăila.

Sur les lacs de retenue formés suite à la construction de centrales hydrauliques, sont assurés les gabarits du chenal navigable recommandés pour les secteurs en retenue, ce qui permet d'utiliser plus efficacement la flotte non automotrice, en augmentant le nombre de barges dans les convois ainsi que leur chargement.

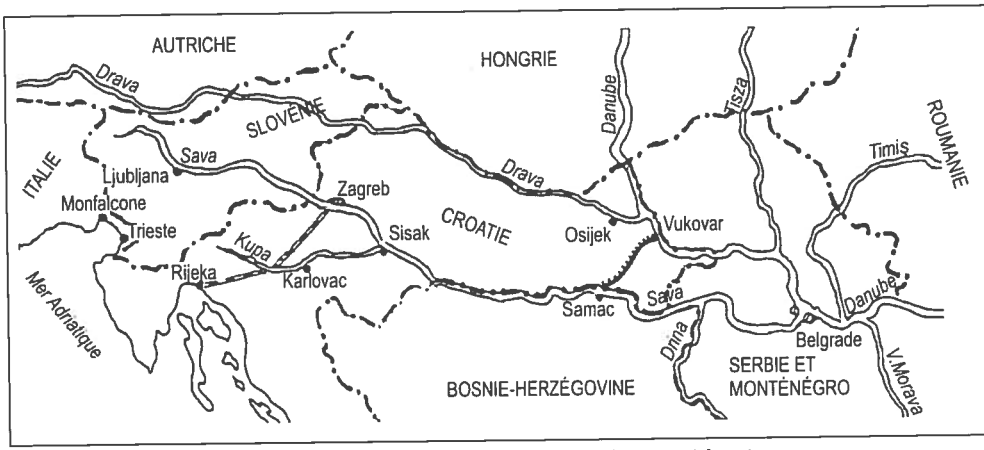
Pour les secteurs en retenue, les profondeurs minima de chenal recommandées par la Commission du Danube en fonction du type de lit du fleuve sont les suivantes : sur les sections à lit à terrain meuble de 27,0 dm (Kelheim-Regensburg) à 73,0 dm (secteur « maritime » du Danube ; sur les sections à lit et à seuils rocheux, de 28,0 à 73,0 dm. Pour les mêmes types de lit, la largeur minimum du chenal navigable varie entre 50 et 180 m (Gönyű- tchatal de St. Georges).

Plusieurs pays envisagent d'exécuter un grand volume de travaux de régularisation sur les secteurs où, dans un avenir prévisible, des centrales hydrauliques ne seront pas construites. La création de connexions navigables du Danube reste prioritaire.

Le canal Danube-Sava (qu'il est prévu de construire), d'une longueur de 61,5 km, allant de Vukovar sur le Danube jusqu'à Samac sur la Sava, se rapporte aux voies d'eau de la classe Vb. Le canal est conçu pour la navigation des convois poussés ayant les gabarits maxima suivant : longueur – 185 m, largeur – 11,4 m, tirant d'eau – 2,5 m.

A l'avenir, le canal Danube-Sava fera partie d'un corridor de transport ferroviaire et fluvial d'une longueur totale de 560 km reliant le Danube à la mer Adriatique et comprenant également la Sava, jusqu'à Zagreb (340 km), ainsi qu'une voie ferrée (à l'étape de projet) allant de Rijeka à Zagreb (quelques 160 km). Ce corridor de transport rehaussera l'importance de la voie d'eau du Danube en élargissant la zone de gravitation des flux de marchandises vers le Danube. Il est estimé que le trafic-marchandises du canal atteindra de 3,1 à 5,2 millions de tonnes par an.

Réseau unitaire des voies d'eau intérieures européennes



Parcours du corridor de transport Danube-mer Adriatique

Sur l'initiative du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est, quatre Etats, la Bosnie-Herzégovine, la République de Croatie, la République de Slovénie et la République Fédérale de Yougoslavie convinrent d'accorder à la Sava le statut de fleuve international. En octobre 2002 à Brcko (Bosnie-Herzégovine) les parties se mirent d'accord à titre préliminaire sur les conditions définissant le régime de fleuve international de la Sava, sur les principes de la création d'une Commission internationale de la Sava ainsi que sur le domaine d'activité de cette Commission.

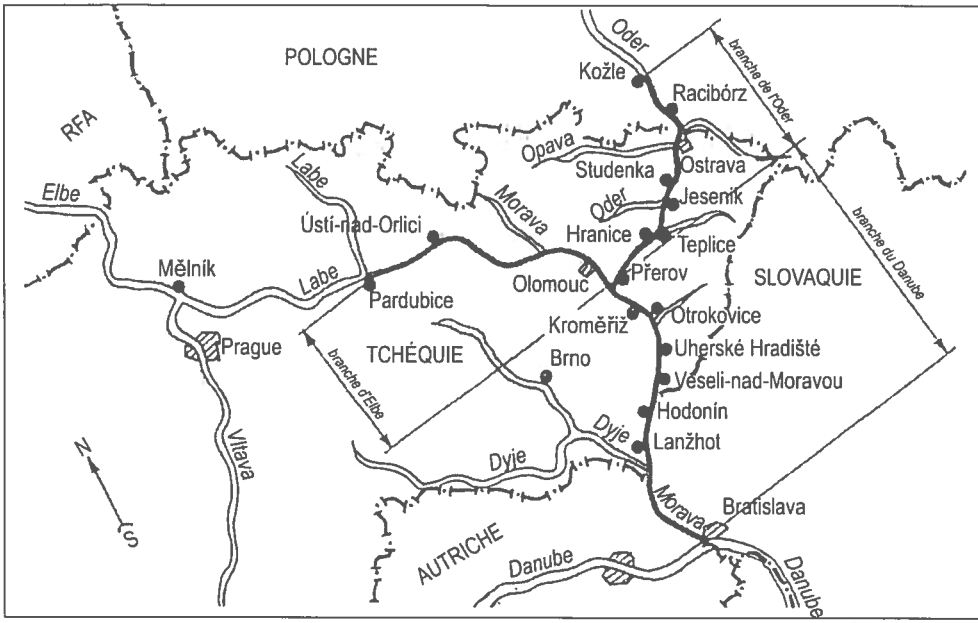
La CEE-ONU classe la connexion Danube-Oder-Elbe (DOE) parmi les « maillons manquants » du réseau européen de voies de navigation intérieure en se fondant sur les information fournies par les gouvernements de quatre pays : Autriche, Pologne, Slovaquie et République tchèque.

L'ensemble projeté des voies DOE de la classe Vb aura trois branches rejoignant le Danube (longueur 173 km), l'Oder (154 km) et l'Elbe (152 km). La profondeur minimum recommandée sur les divers secteurs du trajet de la liaison varie entre 2,8 et 4,0 m pour une largeur minimum du chenal navigable allant de 40 à 45 m.

La longueur totale de la voie d'eau de l'embouchure du Danube (Sulina) jusqu'à celle de l'Oder (Svinoj-embouchure) sera de 3068 km et de 3035 km jusqu'à l'embouchure de l'Elbe (Hambourg).

Le trafic sur le canal, d'après diverses variantes, fut estimé à un total compris entre 38 et 80 millions de tonnes par an. De toute évidence, le régime juridique assurant la liberté de la navigation sur le canal se fondera sur un accord conclu par les Etats riverains.

Des études relatives à DOE furent effectuées pour la dernière fois au sein de la CEE-ONU entre 1988 et 1993. Actuellement, vu l'importance du canal pour le développement du Réseau unitaire des voies de navigation intérieures européennes, il fut décidé que la CEE-ONU reprendra l'étude sur l'opportunité de créer cette connexion inter-bassins.



Parcours du canal Danube-Oder-Elbe

La voie de transport nautique du Danube en tant que couloir de transport VII paneuropéen commencera à renaître réellement avec l'ouverture, 24 heures sur 24, de la navigation de transit sans obstacles sur le secteur yougoslave du Danube. A long terme, la mise en place et le développement du CT VII en conformité avec le Mémorandum d'entente réciproque seront stimulés par la mise en exploitation des nouvelles connexions de transport nautique du Danube.

L'idée de créer un grand Consortium nautique international, le « Grand anneau européen », avec la participation des pays intéressés présente un grand intérêt pour le développement à venir du CT VII. Dans le cadre de ce consortium, les marchandises seront livrées par voie d'eau sur le parcours Danube – canal Main-Danube – Main – Rhin – mer du Nord – Canal de Kiel – mer Baltique – Canal Volga – mer Baltique – Volga – canal Volga-Don – Don – mer d'Azov – mer Noire – Danube.

L'objectif de l'activité de la Commission du Danube sera, comme toujours, d'offrir à la navigation danubienne un fonds normatif et informationnel et de créer des conditions garantissant la liberté de la navigation sur le plus grand fleuve international du continent. Cette activité correspond aux objectifs établis par la déclaration de Rotterdam de 2001 à l'égard de la navigation intérieure sur le continent européen :

- encourager la croissance du transport fluvial et augmenter sa part dans le transport de marchandises ;
- augmenter la stabilité, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure ;

– créer un marché paneuropéen du transport fluvial transparent et intégré, fondé sur les principes de réciprocité, de liberté de navigation, de concurrence loyale et d'égalité de traitement pour les usagers des voies de navigation intérieure.

L'intense coopération entamée entre la Commission du Danube et la CCNR dans le domaine de l'harmonisation de la législation, de l'accès au marché et de la modernisation du transport par voie de navigation intérieure répond à ces objectifs. La première réunion commune des deux Commissions consacrée à ces questions eut lieu le 22 juin 2001.

Sur un plan plus large, l'activité à long terme de la Commission du Danube doit être concrétisée par les pays membres de la Commission dans le cadre de la Conférence diplomatique sur les questions de la coopération danubienne, qu'il est prévu de tenir dans un avenir proche. Les six sessions du Comité pour la préparation de la Conférence diplomatique tenues entre 1992 et 1997 établirent deux directions stratégiques de la coopération multilatérale dans la région danubienne :

– la solution aux problèmes du développement de la navigation danubienne, son adaptation aux réalités actuelles dans le domaine du transport européen par voie de navigation intérieure et la modernisation de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;
– le développement « d'autres domaines de la coopération danubienne », à savoir : l'économie, l'énergie, l'écologie, la culture, l'éducation, le tourisme, etc.

Une base pour la coopération des parties intéressées dans les questions directement liées à la navigation danubienne et au perfectionnement de la Convention de Belgrade est constituée par le « Document de travail du Secrétariat de la Commission du Danube relatif aux questions de la navigation sur le Danube ». La dernière version de ce document fut soumise à la V[e] session du Comité pour la préparation de la Conférence diplomatique (Bratislava, 1996).

Lors de la 60[e] session de la CD (avril 2002) il fut décidé de reprendre l'activité du Comité afin de modifier la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Les deux groupes spécialement créés au sein du Comité (pour les questions nautiques et pour les questions institutionnelles et juridiques) se réunirent à quatre reprises avant mi 2004. Il est prévu que le texte modifié de la Convention de Belgrade sera soumis en 2005 aux Etats participants, en vue d'examen, à la suite duquel il sera discuté de la convocation d'une Conférence diplomatique sur les questions de la coopération danubienne.

Les éventuelles directions de la coopération dans « d'autres domaines » sur le territoire de la région danubienne sont reflétées dans un document présenté par la Hongrie à la IV[e] session du Comité pour la préparation de la Conférence diplomatique (Moscou, 1995). Sur décision des pays membres de la CD, l'examen de la

coopération dans « d'autres domaines » fut transféré en dehors du cadre des travaux de la Commission proprement-dite, sans toutefois exclure la solution à de nombreux problèmes de cette coopération dans le domaine de l'économie, de l'écologie, du tourisme, etc. en tenant compte des possibilités et des intérêts de la navigation danubienne.

Considérant en perspective la nécessité d'une coopération multilatérale des pays de la région danubienne, treize pays européens, ainsi que la Commission Européenne et le Pacte de stabilité pour l'Europe de Sud-Est signèrent en mai 2002 à Budapest une Déclaration relative à l'institution du Processus de coopération danubienne, comprenant non seulement lesdits « autres domaines » de la coopération mais aussi celui de la navigation, « dont la principale composante est l'activité sous l'égide de la Commission du Danube ».

Tout en reliant en son long chemin vers la mer de nombreux peuples européens habitant ses rives, le Danube est depuis toujours le symbole du « Vieux Monde », ce qui est reflété non seulement dans l'art populaire mais aussi dans de nombreuses œuvres de tous les pays du monde. A Rome, dans la « cité éternelle », sur la place Navone, le grand sculpteur Lorenzo Bernini érigea entre 1648 et 1651 la fontaine « des quatre fleuves ». A côté de grands fleuves de la Terre symbolisant l'Amérique, l'Asie et l'Afrique, l'image sculpturale du Danube représente le continent européen tel que dans le tableau « Les quatre continents » de Rubens.

Nous avons toutes les raisons de penser qu'à l'avenir le « beau Danube bleu » restera un symbole digne de l'Europe et continuera à jouer un rôle particulier dans le renforcement des liens économiques et culturels non seulement entre les pays riverains mais aussi entre ces derniers et les autres Etats du continent dans l'intérêt des peuples européens.

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 Sulina avec accès à la mer par le canal de Sulina.

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 Administra-

tions 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 le 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 Braila 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 ent font partie.

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

Article 22

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

CHAPITRE III
REGIME DE LA NAVIGATION

Section I
Navigation

Article 23

La navigation sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer s'effectue conformément aux règles de navigation établies par les Administrations des zones indiquées. La navigation sur les autres secteurs du Danube s'effectue conformément aux règles établies par les pays danubiens respectifs, dont le territoire est traversé par le Danube et, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, d'après les règles établies d'un commun accord entre ces Etats.

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

Article 24

Les bâtiments 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 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 Braila 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 Gabcikovo-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 GABCIKOVO-GÖNYŰ

En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les conditions normales de navigation dans le secteur Gabčikovo-Gönyű (du km 1821 au km 1791), les Parties Contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'íl 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)

Annexe 2

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

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 :

Pour la République d'Autriche :

Pour la République de Bulgarie :

Pour la République de Croatie :

Pour la République de Hongrie :

Pour la République de Moldova :

Pour la Roumanie :

Pour la Fédération de Russie :

Pour la République Slovaque :

Pour l'Ukraine :

Pour la République Fédérale de Yougoslavie :

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 manœuvres, 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 :

Pour la République d'Autriche :

Pour la République de Bulgarie :

Pour la République de Croatie :

Pour la République de Hongrie :

Pour la République de Moldova :

Pour la Roumanie :

Pour la Fédération de Russie :

Pour la République Slovaque :

Pour l'Ukraine :

DIRECTION DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE (1949-2004)

Le premier responsable du Secrétariat, organe exécutif permanent de la Commission du Danube, a été élu lors de la 1ère session de la CD (novembre 1949). Au cours de dernières décennies, l'appellation officielle de ce fonctionnaire a changé plusieurs fois. Les personnes qui ont dirigé le Secrétariat sont les suivantes :

Grigorii Morozov (Union soviétique) – Secrétaire de la Commission du Danube, 1949–1953.

Kirill Halatcheff (Bulgarie) – Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, 1953–1960

Martin Rusu (Roumanie) – Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, 1960–1963

Nae Androne (Roumanie) – Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, 1963–1966

Louka Kapikraïan (Union soviétique) Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, 1966–1972

György Fekete (Hongrie) – Directeur du Secrétariat, 1972–1978

Ludovit Kincel (Tchécoslovaquie) – Directeur du Secrétariat, 1978–1984

Djordje Lalošević (Yougoslavie) – Directeur du Secrétariat, 1988–1990

Hellmuth Strasser (Autriche) – Directeur du Secrétariat, 1990–1994 ; Directeur général du Secrétariat, 1994–1999

Danail Nedialkov (Bulgarie) – Directeur général du Secrétariat depuis juillet 1999

STATISTIQUES DE LA NAVIGATION DANUBIENNE (1950–2000)

La CD a établi des statistiques de la navigation danubienne depuis 1950, des données complètes relatives au trafic, à la flotte et au trafic-marchandises des ports ayant été publiées depuis 1962 (1964).

Les tableaux synthétiques ci-dessous présentent par décennies les principaux indicateurs statistiques de la navigation pour la période 1950–2000. Le tableau 2 (quantités totales de marchandises transportées sur le Danube par type de navigation) mentionne séparément l'année 1987 qui fut une année record dans toute l'histoire de la navigation danubienne.

Les principaux ports danubiens (tableau 7) comprennent des ports dont le trafic annuel de marchandises a dépassé au moins une fois au cours de leur existence le chiffre de 1 000 000 t.

En réalité, les données des tableaux 1, 3, 6 et 7 pour la période 1950–1990 représentent : pour l'Ukraine – des données relevées par les statistiques de la CD pour l'ex-Union Soviétique, – pour la Slovaquie – celles concernant l'ex-Tchécoslovaquie. Les données relatives à la Croatie pendant la période 1950–1990 ont été incluses dans les données totales concernant la Yougoslavie (Serbie et Monténégro à partir de 2002), dont la Croatie faisait partie à l'époque.

Tableau 1. **NOMBRE DE BATEAUX SUR LE DANUBE PAR PAYS**

Année	Nombre de bateaux	Puissance totale, en milliers de KW	Portée en lourd totale, en milliers de t
Ukraine			
1962	436	60,8	386,4
1970	641	156,6	764,9
1980	653	273,1	932,3
1990	1036	315,6	1.354,4
2000	616	217,8	809,1
Moldova			
1962	–	–	–
1970	–	–	–
1980	–	–	–
1990	–	–	–
2000	13	2,4	17,8
Roumanie			
1962	353	27,3	259,0
1970	1114	66,5	408,4
1980	1484	118,1	918,6
1990	2197	248,9	1745,9
2000	2097	351,0	1777,9

Année	Nombre de bateaux	Puissance totale, en milliers de KW	Portée en lourd totale, en milliers de t
Bulgarie			
1962	100	7,3	68,8
1970	265	19,7	227,5
1980	316	31,3	323,9
1990	218	27,9	289,3
2000	303	61,0	325,8
Yougoslavie			
1962	1188	49,5	430,4
1970	1197	77,1	629,6
1980	1244	100,6	761,3
1990	1139	117,8	741,9
2000	681	97,5	579,4
Croatie			
1962	–	–	–
1970	–	–	–
1980	–	–	–
1990	–	–	–
2000	190	18,5	99,6
Hongrie			
1962	429	30,2	206,0
1970	459	44,7	263,7
1980	460	47,4	299,4
1990	441	57,6	328,4
2000	182	31,9	196,6
Slovaquie			
1962	167	19,1	126,9
1970	239	31,7	196,5
1980	223	42,4	218,9
1990	320	60,0	387,9
2000	257	61,3	347,4
Autriche			
1962	298	20,7	223,3
1970	265	36,9	221,8
1980	214	46,0	195,8
1990	232	44,4	257,9
2000	190	44,1	232,4
RFA			
1962	171	15,8	106,4
1970	116	19,7	75,4
1980	81	13,9	48,9
1990	69	14,0	47,7
2000	97*	26,6*	93,6*
Total			
1962	3142	230,6	1807,2
1970	4296	453,0	2787,8
1980	4675	672,9	3699,1
1990	5652	886,1	5153,6
2000	4626	912,0	4480,6

* en 1999

Tableau 2. **TRAFIC-MARCHANDISES SUR LE DANUBE PAR TYPE DE NAVIGATION**

Année	Navigation internationale		Cabotage		Total	
	Milliers de t	%	Milliers de t	%	Milliers de t	%
1950	4232	43,5	5502	56,5	9734	100,0
1960	11411	45,5	13643	54,5	25054	100,0
1970	21411	38,6	34063	61,4	55474	100,0
1980	31611	35,0	58731	65,0	90342	100,0
1987	31072	33,8	60769	66,2	91841	100,0
1990	34102	49,0	35469	51,0	69571	100,0
2000	19696	72,7	7387	27,3	27083	100,0

Tableau 3. **TRAFIC-MARCHANDISES A BORD DES BATEAUX NATIONAUX DES PAYS DANUBIENS, EN MILLIERS DE TONNES**

Pays	1962	1970	1980	1990	2000
Ukraine	4040	10336	14177	14016	2907
Moldova	–	–	–	–	9
Roumanie	2646	4355	18261	14591	10688
Bulgarie	2335	8351	13316	5690	1432
Yougoslavie	4144	10934	17782	11821	3153
Croatie	–	–	–	–	268
Hongrie	5776	9448	11339	5632	977
Slovaquie	1851	5175	3608	5785	1459
Autriche	2284	3126	3358	3162	2935
RFA	1044	1492	870	1313	8102
Total	24120	53217	82711	62010	31930

Tableau 4. **BATEAUX PASSES PAR LE CANAL DE SULINA**

Année	Nombre de bateaux	Marchandises transportées, en milliers de t
1950	238	...
1960	1311	1497
1970	1844	2849
1980	4076	10836
1990	1876	3880
2000	1918	2732

Tableau 5. TRANSPORTS DE PASSAGERS SUR LE DANUBE PAR TYPE DE NAVIGATION

Année	Navigation internationale		Cabotage et lignes locales		Total	
	Milliers de personnes	%	Milliers de personnes	%	Milliers de personnes	%
1964	77	1,6	4787	98,4	4864	100,0
1970	145	2,8	4960	97,2	5105	100,0
1980	690	11,3	5406	88,7	6096	100,0
1990	724	12,1	5250	87,9	5974	100,0
2000	531	15,1	2996	84,9	3527	100,0

Tableau 6. **TRAFIC-MARCHANDISES TOTAL DES PORTS DES PAYS DANUBIENS, EN MILLIERS DE TONNES**

Pays	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Ukraine	2155	6436	16976	22873	26217	5367
Roumanie	2647	5340	12148	39250	25237	14316
Bulgarie	911	2933	14463	22569	9485	3992
Yougoslavie	2097	4116	15087	25254	–	9248
Croatie	–	–	–	–	11614	656
Hongrie	6956	9562	18494	22292	19532	2603
Slovaquie	947	3477	4441	7344	10395	2858
Autriche	1245	6700	7417	7417	7408	8933
RFA	1364	3198	4665	3414	3148	6203
Total	18322	41732	93691	150413	113036	54176

Tableau 7. **TRAFIC-MARCHANDISES DES PRINCIPAUX PORTS DANUBIENS, EN MILLIERS DE TONNES**

Port	Pays	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Oust' Dounaïsk	Ukraine	–	–	–	845	7499	590
Kilia	"	–	–	530	661	1018	19
Ismaïl	"	796	3104	6574	9331	8052	3637
Reni	"	1202	3158	9872	12036	10.666	1122
Tulcea	Roumanie	...	...	597	...	1076	1281
Galaţi	"	276	599	2834	11543	9784	8098
Brăila	"	428	1025	2259	2763	1898	882
Călărasi	"	...	...	415	3126	...	...
Giurgiu	"	617	1302	1469	2623	923	391
Silistra	Bulgarie	...	...	604	902	163	...
Russe	"	368	1198	3230	4807	2588	632*
Svistov	"	227	569	1983	3068	3590	662*
Lom	"	77	501	2144	3069	2576	1341*
Vidin	"	...	...	749	1135	212	32*
Prahovo	Yougoslavie	...	...	974	923	1353	276*
Smederevo	"	...	...	396	905	1488	348*
Belgrade	"	1075	2298	5260	2160	1515	975*
Novi Sad	"	...	...	1777	662	986	791*
Mohács, Baja	Hongrie	...	...	501	1691	1930	184
Dunaújváros	"	...	593	2255	2657	2245	420
Budapest	"	2288	2518	4487	6387	2626	1631
Győr	"	...	...	347	584	569	14
Komarno	Slovaquie	476	1864	2966	3599	2532	346
Bratislava	"	451	1009	1475	1881	4373	2512
Vienne	Autriche	...	2275	2795	1154	1491	1408
Linz	"	1200	3464	4346	5610	4838	4993
Regensburg	Allemagne	1322	2745	3733	3009	1879	2100*

* 1999

CATALOGUE DES PRINCIPALES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION DU DANUBE (d'après l'état au 1er janvier 2004)

Le présent catalogue contient la liste des principales publications de la CD pouvant présenter un intérêt pratique pour des spécialistes. En ce qui concerne les ouvrages réédités par la CD sous le même titre ou portant un titre modifié mais traitant des mêmes questions, c'est la dernière édition qui figure dans la liste. Ceci est également le cas des publications périodiques (annuaires) à l'égard desquelles des notes de bas de page figurent sous le tableau.

Les publications ont été groupées en six sections thématiques. Avant 2000, tous les ouvrages de la CD étaient publiés en français et en russe. A partir de 2000, une partie des documents a été également publiée en allemand.

N°	Titre de la publication	Année
	I. Questions générales et procès-verbaux	
1	Convention relative au régime de la navigation sur le Danube	1975
2	Commission du Danube	1998
	Procès-verbaux de la Commission du Danube, tomes 1 à 60	
3	Procès-verbaux de la Commission du Danube, tome 61 (61e session, avril 2003)[1)]	2003
4	Procès-verbaux de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au 25e anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube	1973
5	Procès-verbaux de la Session jubilaire de la Commission du Danube consacrée au 50e anniversaire de la signature de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube	1998
	II. Questions nautiques	
1	Cartes de pilotage du Danube :	
1.1	Du km 171 (Braila) au km 0 (Sulina), tome I	1990
1.2	Du km 375 (Călărasi) au km 171 (Braila), tome II	1992
1.3	Du km 610 au km 375, tome III-1	1993
1.4	Du km 845,5 (confluent du Timok) au km 610 (Somovit), tome III-2	1994
1.5	Du km 1170 (Belgrade) au km 845,5 (frontière bulgaro-yougoslave), tome IV	1997
1.6	Du km 1443 (frontière hongro-yougoslave) au km 1170 (confluent de la Sava), tome V	1987
1.7	Du km 1656 (Budapest) au km 1433 (frontière hongro-yougoslave), tome VI	2003
1.8	Du km 1880 (Devin) au km 1656 (Budapest), tome VII	1997
1.9	Du km 2060 (écluse d'Ybbs Persenbeug) au km 1880 (Devin), tome VIII	1996
1.10	Du km 2223 (frontière germano-autrichienne) au km 2060 (écluse d'Ybbs-Persenbeug), tome IX	1992
1.11	Du km 2414 (Kelheim) au km 2223 (frontière germano-autrichienne), tome X	2002
2	Routier du Danube	1989

1) Publication annuelle depuis 1951.

N°	Titre de la publication	Année
3	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	2000
4	Règles locales de la navigation sur le Danube (dispositions spéciales)	1997
5	Recueil de prescriptions relatives à la sécurité de la navigation dans les ports et les hivernages ouverts à la navigation internationale sur le Danube	1981
6	Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube	1971
7	Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques et opérationnels des installations de radar utilisées dans la navigation sur le Danube	1995
8	Recommandations relatives à la délivrance du certificat de conducteur au radar sur le Danube	1995
9	Recommandations relatives à l'utilisation des radiocommunications dans la navigation sur le Danube	1989
10	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) »	1992
11	Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs-radar et au mode d'installation des réflecteurs-radar sur les signaux de balisage sur le Danube	1989
12	Recommandations relatives à l'utilisation du système INMARSAT-C dans la navigation sur le Danube.	1994
13	Recommandations relatives à la délivrance du certificat d'opérateur de station radio de bord travaillant en régime de radiotéléphonie	1994
14	Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube	1991
15	Carte générale du Danube	1998
16	Indicateur kilométrique du Danube	2002
17	Guide des bateliers	2001
18	Recommandations relatives à l'unification de l'installation électrique des convois poussés sur le Danube	1985
19	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.	1973
20	Recommandations relatives aux caractéristiques technico-nautiques des convois poussés et Méthodes d'exécution des essais avec des convois poussés.	1981
21	Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure	1995
22	Compléments à apporter aux Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, nouveau Chapitre 18 – « Prévention de la pollution des eaux »	1997
23	Recommandations sur les prescriptions relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateaux de navigation intérieure sur le Danube	1995
24	Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube (ADN-D)	1997
25	Recommandations relatives à la délivrance et à la reconnaissance réciproque du certificat d'opérateur radio du service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure	2004
	III. Questions hydrotechniques	
1	Information sur l'entretien du chenal navigable et sur les secteurs critiques du Danube de Kelheim à Sulina pour 2001[2)]	2003
2	Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube	1988

2) Publication annuelle à partir de 1962 (le titre a changé).

N°	Titre de la publication	Année
3	Recommandations relatives à la prévention de la pollution des eaux du Danube par la navigation	1997
4	Profil en long du Danube d'Ulm (km 2586,3) à Sulina (km 0)	1990
5	Album des courbes du Danube	1974
6	Album des ponts sur le Danube (descriptions des conditions de passage des bâtiments sous les ponts)	1992
7	Album des ponts sur le Danube. Feuilles modifiées compte tenu des changements communiqués par les autorités compétentes des pays membres de la Commission du Danube	2001
	IV. Questions hydrométéorologiques	
1	Annuaire hydrologique du Danube pour 2001[3]	2003
2	Ouvrage de référence hydrologique du Danube, 1921–1990	1994
3	Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube	1979
4	Addendum aux Recommandations relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube – Mise à la disposition des conducteurs de bâtiment sur le Danube d'informations régulières sur les conditions hydrométéorologiques en cours et pronostiquées	1986
5	Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube	1981
6	Nouveau calcul de l'étiage navigable et de régularisation par stations hydrométriques principales sur le Danube	1995
7	Recueil d'Information « Méthodes de formulation des prévisions hydrologiques à longue et à courte échéance pour les besoins de la navigation sur le Danube »	1991
8	Recommandations relatives à la mise d'informations hydrologiques à la disposition de la navigation sur le Danube	1997
	V. Questions statistiques	
1	Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 2001[4]	2003
2	Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube de 1950 à 2000	2003
3	Recueil de documents statistiques	1968
	VI. Questions juridiques et d'organisation	
1	Règles de procédure et autres documents d'organisation de la Commission du Danube	1997
2	Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube	1964
3	Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube	1990
4	Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube	1992
5	Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube	1993
6	Index des décisions et documents adoptés par la Commission du Danube et inclus dans les Procès-verbaux de la Commission (tomes 1 à 34) (tomes 35 à 54)	 1979 1996

3) Publication annuelle à partir de 1953.
4) Publication annuelle à partir de 1963.

SOMMAIRE

Avant-Propos 3

Chapitre I **La navigation et le régime juridique international du Danube avant 1850** 5

Chapitre II **Des années 1850 aux années 1950** 11

Chapitre III **Conditions du régime juridique international actuel du Danube** 23
1. Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ..23
2. Conditions de navigation actuelles 29
3. La navigation danubienne après la conclusion de la Convention de Belgrade 37

Chapitre IV **La Commission du Danube – organisation internationale intergouvernementale** 43

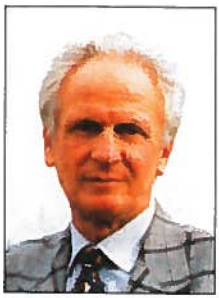
Chapitre V **Principal souci : la navigation** 57
1. Fonds normatif et informationnel de la navigation danubienne..57
2. Coopération avec les organisations internationales 62
3. Les années agitées 63

Chapitre VI **La navigation danubienne et la Commission du Danube : regard vers l'avenir** 68

Annexes
1. Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ..77
2. Protocole additionnel à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée à Belgrade le 18 août 1948 93
3. Protocole additionnel du 26 mars 1998 à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube du 18 août 1948 95
4. 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 98
5. Chefs du Secrétariat de la Commission du Danube (1949–2003) 100
6. Statistiques de la navigation danubienne (1950–2000) 103
7. Catalogue des principales publications de la Commission du Danube 107

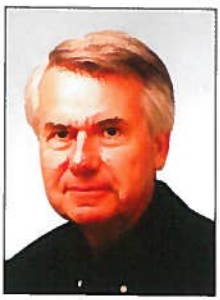
Collectif d'auteurs

Capitaine **Danail Nedialkov**
Directeur général du Secrétariat de la Commission du Danube
(chef du collectif)



Ingénieur **Jakov Spiegelman**
Chef du secteur de la navigation internationale intérieure
de l'Institut de recherches scientifiques et d'établissement de
projets de la flotte maritime de l'Ukraine

Capitaine **Viktor Vorontzov**
Expert du Registre fluvial russe
Académicien de l'Académie russe des transports



Avec la participation d'

Eckhardt Schulze-Rauschenbach
Conseiller du Secrétariat de la Commission du Danube
pour les questions d'édition et de relations publiques