

PROCES – VERBAL
DE LA REUNION COMMUNE DE
LA COMMISSION DU DANUBE ET DE
LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
tenue à Budapest le 22 juin 2001

SOMMAIRE

Liste des participants

Ordre du jour

Procès-verbal de la réunion commune (discours et interventions)

Annexes:

- Déclaration commune
- Déclaration du Président de la Commission du Danube et du Président de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
- Communiqué à la presse

COMMISSION DU DANUBE

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

LISTE DES PARTICIPANTS

à la
**Réunion commune de la Commission du Danube et de
 la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**
(Budapest, le 22 juin 2001)

A. Délégations des pays membres de la Commission du Danube ou de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Allemagne

M. Wilfried GRUBER	Secrétaire de la Commission du Danube Représentant de l'Allemagne à la Commission du Danube
M. Hans-Jürgen FROBÖSE	Chef de département au Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et du logement
M. Manfred AUSTER	Suppléant du Représentant de l'Allemagne à la Commission du Danube

Autriche

M. Hellmuth STRASSER	Président de la Commission du Danube Représentant de l'Autriche à la Commission du Danube
----------------------	--

Belgique

M. Jan DEVADDER	Président de la CCNR Commissaire belge à la CCNR
Mme Christiane VANLUCHENE	Commissaire belge à la CCNR

Bulgarie

M. Svetlozar PANOV	Représentant de la Bulgarie à la Commission du Danube
Mme Boriana TERZIEVA	

Croatie

M. Stanko NICK	Représentant de la Croatie à la Commission du Danube
M. Željko MILKOVIĆ	Directeur du Département des voies d'eau au Ministère croate des transports

France

M. Ronny ABRAHAM	Commissaire français à la CCNR
M. Serge SEGURA	Commissaire-adjoint français à la CCNR

Hongrie

M. Árpád PRANDLER	Suppléant du Représentant de la Hongrie à la Commission du Danube
M. István VALKÁR	Suppléant du Représentant de la Hongrie à la Commission du Danube
M. Ottó PÁL	
M. Sándor KOCSIS	

Moldova

M. Victor ȚVIRCUN	Suppléant du Représentant de la Moldova à la Commission du Danube
-------------------	---

Pays-Bas

M. M. VAN DER ZEE	Commissaire néerlandais à la CCNR
M. P. VAN DALEN	Commissaire néerlandais à la CCNR
M. R. WALTHUIS	Commissaire néerlandais à la CCNR
M. A. J. VERAART	Commissaire néerlandais à la CCNR
M. C. F. J. M. HOFHUIZEN	Commissaire-adjoint néerlandais à la CCNR

Roumanie

M. Alexandru GHISA

Suppléant du Représentant de la Roumanie à la Commission du Danube

Russie

M. V. L. MOUSSATOV

Représentant de la Russie à la Commission du Danube

M. V. I. FIODOROV

Suppléant du Représentant de la Russie à la Commission du Danube

Slovaquie

M. Ján VARŠO

Représentant de la Slovaquie à la Commission du Danube

M. Roman GABRIŠ

Suppléant du Représentant de la Slovaquie à la Commission du Danube

M. Vladimír HAVIAR

Directeur du Département des transports nautiques au Ministère slovaque des transports et des télécommunications

Suisse

M. Kurt HÖCHNER

Commissaire suisse à la CCNR

M. Rolf STÜCHELI

Chargé d'affaires a.i. de la Suisse en Hongrie

Mme Regina ESCHER

Ukraine

M. O. D. KLYMPUSH

Vice-président de la Commission du Danube
Représentant de l'Ukraine à la Commission du Danube

M. I. I. DOVGANITCH

Yougoslavie

M. Dejan JANČA

Représentant de la Yougoslavie à la Commission du Danube

M. Dušan DIMITRIJEVIĆ

B. Pays-observateurs à la Commission du Danube**France**

Voir ci-dessus

Turquie

M. Ender ARAT

Ambassadeur de Turquie en Hongrie

C. Secrétariat de la Commission du Danube

M. Danaïl NEDIALKOV	Directeur général du Secrétariat
M. Péter NÁDAS	Ingénieur en chef du Secrétariat
M. Zoran KARAIČIĆ	Conseiller pour les questions techniques
M. Danuț-Adam STEFANESCU	Conseiller pour les questions d'entretien de la voie d'eau
M. Karol ANDA	Conseiller pour les questions d'exploitation et d'écologie
M. Oleg HÎNCU	Conseiller pour les questions d'analyse économique et statistique
M. Johann SPITZER	Conseiller pour les questions juridiques
Mme Jadranka JAPUNČIĆ	Conseiller pour les questions financières
Mme Christine GODKNECHT	Conseiller pour les questions d'édition
M. Youri MIKHAYLOV	Conseiller pour les questions d'administration
M. Bernard CHENEVEZ	Chef de l'Unité de direction technique

D. Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

M. Jean-Marie WOEHLING	Secrétaire Général
M. A. F. VAN DER WERF	Secrétaire Général adjoint
M. Albert BOUR	Conseiller principal pour les questions administratives

COMMISSION DU DANUBE

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Réunion commune de
la Commission du Danube et de
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

(Budapest, le 22 juin 2001)

au siège de la Commission du Danube
Benczúr utca 25
H-1068 BUDAPEST

Ouverture de la réunion à 9 h 00

ORDRE DU JOUR

- Discours de M. STRASSER, Président de la Commission du Danube
- Discours de M. DEVADDER, Président de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
- Interventions des délégations des pays-membres

Discussions

- Adoption de la Déclaration commune
- Discours de clôture de M. WOEHLING, Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
- Discours de clôture de M. NEDIALKOV, Directeur général du Secrétariat de la Commission du Danube

Clôture de la réunion à 11 h 00

Le Président de la Commission du Danube, M. Strasser, ouvre la Réunion commune de la Commission du Danube et de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Sur sa demande, un document contenant une brève déclaration des deux Présidents a été diffusée. A cet égard, il a précisé : "le but de cette déclaration est de faire en sorte que la mise en œuvre de la grande déclaration figurant à l'Ordre du jour et que nous devons adopter aujourd'hui, se trouve dorénavant au centre de notre attention. Nous adopterons cette déclaration ce matin en même temps que la grande Déclaration commune."

La réunion a adopté son Ordre du jour.

Le Président Strasser a attiré l'attention sur le fait qu'une fois la réunion commune clôturée, se tiendra au Ministère hongrois des affaires étrangères la cérémonie de signature de la Convention CMNI suivie d'une réception offerte par le Secrétaire d'Etat, M. Baba. Le Président Strasser a invité les participants à prendre part dans l'après-midi à une excursion de 3 heures environ sur le Danube.

Le Président Strasser a adressé aux participants de la réunion un discours de bienvenue.

"Monsieur le Président, chers membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Mesdames et Messieurs,

Au nom de la Commission du Danube, permettez-moi de vous saluer sincèrement à l'occasion de cette réunion des deux importantes commissions fluviales internationales au siège de la Commission du Danube. A ce que je sache, il s'agit de la première réunion de ce genre, c'est pourquoi nous pourrions, dans un certain sens, la qualifier d'historique. Toutefois, cette circonstance ne devrait pas nous faire oublier que les relations entre nos deux organisations ont une longue histoire, qui est même commune sous de nombreux aspects. Les deux commissions existent grâce à la volonté des puissances européennes d'étendre aux grands fleuves le principe de la libre navigation et du libre commerce à l'instar de la libre navigation en haute mer. Leur berceau commun a été l'Acte final du Congrès de Vienne. Leur coopération dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies, où nos délégations siègent côte à côte, constitue une contribution importante à la cause de l'intégration européenne dans le domaine de la navigation intérieure, et de ce fait, à son développement économique. L'Acte final de la Conférence d'Helsinki sur la sécurité et la coopération en Europe reconnaît le rôle de la Commission du Danube et de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, et contient un appel à poursuivre les travaux visant l'élimination des disparités entre les régimes juridiques régissant les transports sur le Danube et sur le Rhin, y compris au regard de leur application. La conclusion par un échange de lettres en 1976 entre la Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin d'un accord sur les domaines de coopération est le résultat naturel de l'évolution des événements au niveau européen.

L'accord de travail de 1976 a constitué une base efficace pour approfondir la coopération entre nos secrétariats, c'est pourquoi il s'est vu largement reflété dans les efforts visant l'harmonisation des normes en vigueur sur nos fleuves, surtout suite aux changements économiques et politiques survenus en Europe centrale et du sud-est, et à l'ouverture du canal Main-Danube en 1992.

Néanmoins, je considère que nous sommes loin d'avoir épuisé les possibilités ainsi offertes. Bien que l'harmonisation ait été une tâche politique, elle s'est avérée incomplète en négligeant l'une des exigences essentielles de l'Acte final d'Helsinki portant sur le fait que l'harmonisation des prescriptions administratives et techniques doit se réaliser sur la base d'avantages réciproques ; pourtant ceci est une condition pour mener à bien l'objectif suivant de l'intégration européenne à laquelle nous participons tous, à savoir la libéralisation graduelle de la politique des transports et d'un marché commun dans ce domaine aussi.

Je suis persuadé que la réunion d'aujourd'hui nous permettra d'accélérer le rythme de notre coopération qui a débuté voilà déjà plusieurs décennies, et de mieux apprécier et garantir les avantages réciproques. Par ce fait, nous contribuerons de manière décisive à l'exploitation de la voie d'eau Rhin-Main-Danube d'une telle importance pour l'économie de l'Europe et pour l'idée même de l'unification de ce continent.

Cette voie d'eau internationale est actuellement fermée suite à la destruction des ponts à Novi Sad. La Commission du Danube, conjointement avec la République Fédérale de Yougoslavie et avec le soutien important de l'Union européenne, fait tout son possible pour ouvrir au plus tôt la voie navigable. Nous espérons réussir y parvenir dans les plus brefs délais. Permettez-moi de remercier ceux des pays membres de la Commission Centrale qui ont contribué directement ou indirectement au Fonds international de la Commission du Danube pour le nettoyage du chenal navigable à Novi Sad. Je voudrais prier les pays qui ne l'ont pas encore fait de considérer cette éventualité avec un esprit de solidarité.

Aujourd'hui, à l'heure où les premières signatures seront apposées sur la Convention CMNI au Ministère hongrois des affaires étrangères, nous pouvons constater avec satisfaction que la navigation intérieure européenne n'a pas marqué le pas en répondant aux défis des temps nouveaux. C'est dans ce même sens que j'envisage notre intention d'adopter au terme de notre réunion d'aujourd'hui une Déclaration commune. Elle nous indiquera la voie à suivre et nous aidera à bien remplir nos tâches pendant les années à venir."

M. Devadder, Président de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,
a prononcé ensuite un discours de salutation (*original français*) :

"Monsieur le Président de la Commission du Danube,
Mesdames et Messieurs les membres des délégations,

Il me revient, au nom de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, d'exprimer mes remerciements et ma satisfaction au Président de la Commission du Danube, aux délégations qui la composent et à son secrétariat, d'avoir pris les dispositions nécessaires pour que nos deux commissions puissent se retrouver aujourd'hui pour leur première réunion commune.

L'idée de cette réunion commune est née au cours des conversations tenues en marge de la Conférence diplomatique sur la Convention CMNI à l'automne dernier, et notamment à l'occasion d'une rencontre entre les secrétariats des deux commissions. Cette suggestion a suscité immédiatement beaucoup d'intérêt au sein des délégations des Etats membres de la CCNR.

Non pas que la coopération fasse défaut entre nos deux commissions. Un échange de lettre destiné à préciser les modalités de cette coopération est intervenu dès 1976. Depuis cette date, un échange d'information fructueux sur le plan des questions techniques et nautiques a été mené sous l'égide principale des ingénieurs en chef.

Mais nous sommes conscients que cette coopération devrait désormais faire un saut qualitatif en raison des transformations qui sont en train d'affecter le système européen de la navigation intérieure. Ces transformations concernent les aspects économiques, techniques et juridiques.

Au plan économique, il s'agit pour le secteur de la navigation intérieure d'occuper la place qu'il mérite dans le développement du secteur des transports et donc de prendre de nouvelles parts de marché. La création d'un marché de la navigation intérieure intégré au plan européen incluant les bassins rhénan et danubien constitue un moyen important d'améliorer le partage modal à l'avantage de la navigation intérieure. L'ouverture réciproque des marchés doit être en effet pour nous un instrument pour attirer des transports nouveaux sur nos voies d'eau. Mais cette ouverture implique que l'on recherche des modalités permettant de créer un contexte qui garantit l'égalité effective des usagers, l'équilibre dans les conditions de concurrence, la sauvegarde de la sécurité et le respect des intérêts des personnels concernés. C'est dans la création de ce contexte favorable que nos deux commissions fluviales peuvent fournir une contribution importante grâce aux compétences et au savoir-faire dont elles disposent.

Parmi d'autres questions, je voudrais évoquer les progrès que nous sommes appelés à faire ensemble en matière de statistiques et d'observation du marché. Seul un outil efficace de connaissance du contexte économique réel, ce qui commence par une procédure harmonisée d'enregistrement des flottes et par des méthodes coordonnées dans la saisie des mouvements de marchandises, peut donner à nos commissions et aux autres organisations européennes concernées, les informations indispensables pour donner les impulsions adéquates en vue du développement du trafic fluvial dans nos deux bassins.

Sur le plan technique, il nous faut trouver une voie appropriée pour réaliser une harmonisation des règles applicables dans nos deux bassins fluviaux en matière de prescriptions techniques des bateaux, de patentes des bateliers, de règles relatives aux équipages, etc. Le travail fait en commun, et qui a permis d'aboutir à l'Accord ADN relatif au transport de marchandises dangereuses, constitue un pas important et un encouragement. En matière de prescriptions générales applicables aux bateaux, la révision de la directive communautaire 82/714 sur laquelle seront appelés à s'aligner les pays danubiens candidats à l'Union européenne, mais qui s'inspire fortement du règlement de visite rhénan, constitue un contexte favorable pour progresser dans le rapprochement. S'agissant des patentes, des solutions pragmatiques peuvent également être trouvées en partant des réalités du terrain. Enfin, pour ce qui concerne la prévention des pollutions susceptibles d'être générées par la navigation intérieure, chacune de nos commissions a engagé des actions qu'il sera très opportun de coordonner.

Un autre domaine important est celui de l'harmonisation des règles juridiques applicables au transport par voie de navigation intérieure. Nous avons sur ce plan réalisé un grand pas en avant avec l'élaboration en commun de la Convention CMNI, qui sera signée tout à l'heure, ainsi que dans le domaine social de la Convention européenne concernant la sécurité sociale des bateliers de la navigation intérieure. Nos deux commissions ont aussi

décidé de conduire ensemble des travaux sur un projet d'accord relatif à la responsabilité et à l'indemnisation pour les dommages causés par le transport de matières dangereuses, déjà nommé projet d'accord CRDNI. Nous pouvons ainsi nous appuyer sur une expérience déjà conséquente de coopération en ce domaine. Cette expérience devrait nous aider à compléter la réalisation d'un cadre juridique cohérent, notamment par la mise en vigueur sur l'ensemble des voies d'eau européennes de la Convention relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI). L'harmonisation juridique est en effet une condition nécessaire pour une intégration effective des marchés et pour la création de conditions équivalentes dans l'exercice de l'activité du transport fluvial.

Nous avons donc un large domaine de coopération devant nous. Cette coopération, nous ne voulons bien sûr pas la mener "en autarcie", mais en coopération étroite avec les autres organisations concernées par la navigation intérieure : la Commission européenne, la CEE/ONU, la Conférence européenne des Ministres des Transports en particulier.

Nous savons que nous pouvons nous appuyer sur des secrétariats compétents, dévoués et actifs. Nous allons leur demander beaucoup de travail. Mais l'un des aspects essentiels de cette nouvelle dimension de la coopération se concrétisera dans le fait que, comme aujourd'hui, seront impliqués non seulement les secrétariats de nos deux commissions, mais aussi les délégations des Etats membres elles-mêmes. A cet égard, il paraît utile de nous interroger sur les conditions dans lesquelles pourrait être constitué un comité permanent, siégeant tantôt à Strasbourg, tantôt à Budapest ou dans une autre ville d'un Etat membre, et qui pourrait constituer le cadre de discussions directes entre délégations et de coordination des travaux. Sur un autre plan, la création par chacune de nos commissions d'un statut d'Etat observateur, qui pourra bénéficier notamment aux Etats membres de l'autre commission fluviale, pourrait également constituer un instrument utile pour approfondir des relations directes entre tous les Etats concernés.

Qui d'autre que les deux grandes commissions fluviales européennes a la connaissance concrète du terrain et l'expérience réelle de la navigation intérieure ? A elles deux, la Commission du Danube et la Commission du Rhin représentent un cadre paneuropéen qui englobe non pas seulement l'Europe de demain, c'est-à-dire celle de l'élargissement communautaire, mais aussi l'Europe d'après-demain. Nos institutions peuvent servir de cadre pour une vision à la fois immédiate et à long terme. Notre spécialisation dans ce moyen de transport, souvent appelé le mode de transport oublié de l'Europe, nous donne un rôle spécifique, complémentaire, non pas concurrent, mais original par rapport aux instances à vocation politique générale comme l'Union européenne avec laquelle nous voulons collaborer positivement, mais qui, cela est normal, ne s'identifie pas, comme nos institutions, avec le transport fluvial.

Cette volonté d'œuvrer en commun en faveur de la promotion de la navigation intérieure européenne se traduit dans le projet de déclaration commune aux deux commissions par laquelle la Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin conviennent notamment d'examiner les obstacles pouvant empêcher la réalisation de l'objectif visé, de rechercher des possibilités pour les surmonter et de proposer des mesures de nature à harmoniser le cadre réglementaire ou juridique.

A cet effet, les présidents de la Commission du Danube et de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin déclarent qu'ils prendront l'initiative de réunir un Comité ad hoc

commun chargé d'examiner des mesures et d'élaborer des propositions favorables à l'harmonisation des conditions d'exercice de la navigation intérieure.

Nous avons une vocation commune et la réunion d'aujourd'hui a pour objet de le manifester symboliquement, en même temps qu'elle doit donner des orientations concrètes à l'organisation et l'orientation de nos travaux futurs.

Je suis très heureux que nous soyons attelés ensemble à cette œuvre.

Merci pour votre attention."

Les deux discours ont été applaudis.

Le Président Strasser a remercié le Président Devadder de son discours ; il lui a proposé d'assumer la présidence et de donner la parole aux délégations qui désiraient intervenir.

Ensuite, les différentes délégations ont prononcé leurs interventions :

M. Gruber a salué la première réunion commune des deux commissions. En tant que membre des deux commissions, l'Allemagne constitue un lien naturel entre les deux organisations et les deux voies d'eau.

M. Froböse a souligné l'importance de la grande intégration du marché européen de la navigation intérieure et la nécessité d'harmoniser, suite à ce fait, les conditions techniques, juridiques et même économiques.

Il a relevé le fait que vu les grandes pertes économiques subies par les pays danubiens, l'Allemagne accordait une importance particulière à la réalisation du projet de nettoyage du Danube à Novi Sad ; pour cette raison, elle estime qu'aboutir avant fin août à l'ouverture de la circulation sur un chenal navigable provisoire constituerait un pas important, mais que cela n'aurait de sens que si le passage par le pont de pontons entravant la navigation était assuré.

Après que l'Union européenne se fut déclarée prête à assumer également les frais de reconstruction du pont "Sloboda", l'Allemagne compte sur le fait que le pont de pontons soit définitivement enlevé. Pendant la période de transition, la Yougoslavie doit assurer l'ouverture régulière de ce pont avec une fréquence accrue. En outre, les autorités compétentes de l'Allemagne prient instamment de faire cesser la pratique actuellement en vigueur, et contraire à la Convention de Belgrade, de percevoir des sommes pour l'ouverture du pont.

M. Froböse a exprimé l'espoir qu'une solution soit trouvée dans le plus proche avenir.

M. van der Zee a remercié pour l'accueil cordial et pour l'excellente organisation de la séance en exprimant la satisfaction de la délégation des Pays-Bas à l'égard du fait que cette première rencontre "historique" ait pu avoir lieu. Il a souligné qu'avec la mise en service du canal Main-Danube, deux importants bassins de navigation fluviale étaient désormais en communication directe. Il a également relevé le grand intérêt des Etats riverains à ce que la navigation entre la Mer du Nord et la Mer Noire se développe d'une façon plus intense. Sur la voie menant à ce but, la signature de la Convention CMNI est très importante.

Le délégué des Pays-Bas a mentionné en tant que deuxième aspect important la Conférence paneuropéenne sur la navigation intérieure. Cette Conférence à laquelle prendront part une vingtaine de Ministres des transports du monde entier, ainsi que des organisations internationales concernées telles que la CCNR, la CD, l'UE et l'ONU, se tiendra les 5 et 6 septembre prochain à Rotterdam sous la présidence du Ministre néerlandais des Transports, Mme Netelenbos, et de son collègue roumain, M. Mitrea. L'objectif de la Conférence est de renforcer les relations entre l'Est et l'Ouest en matière de navigation intérieure. Le document final traitera des questions d'accès aux marchés, d'infrastructure, d'harmonisation et de développement durable, ainsi que des relations réciproques entre l'Union européenne, la CD et la CCNR. Suite à ces travaux, la tenue d'une Conférence est prévue en Roumanie dans 5 ans.

M. van der Zee a également informé de la demande des Pays-Bas de se voir accorder le statut d'observateur à la CD, demande motivée par l'importance de la flotte fluviale de son pays et les intérêts considérables des Pays-Bas dans ce secteur. Grâce à leur grande expérience dans le domaine des règlements et des prescriptions relatives à la sécurité, ainsi que dans le domaine économique et de la gestion des eaux, les Pays-Bas pourraient apporter une contribution.

En conclusion, M. van der Zee a souligné que les Pays-Bas étaient très attachés à une coopération intense entre les pays rhénans et danubiens. Il a formulé l'espoir que les pays membres de la CD soutiendront la candidature des Pays-Bas.

M. Abraham a mentionné que la France participait à la réunion à double titre : en tant que membre actif de la CCNR et en tant que pays ayant depuis plusieurs mois le statut d'observateur à la CD. Il a déclaré qu'il s'associait aux propos des deux présidents relatifs aux objectifs communs et aux perspectives de rapprochement des deux commissions. La France appuiera tout effort dans ce sens.

La nécessité d'une harmonisation des normes en vigueur sur les deux fleuves dans tous les domaines de la navigation intérieure est évidente, et notamment depuis que ces deux fleuves ne sont plus séparés et que le trafic s'accroît à un rythme soutenu. La France appuie l'idée d'établir le plus rapidement possible des rapports plus étroits entre les deux secrétariats et de réaliser leur coopération sur une base juridique, formelle et procédurale dans l'intérêt d'un travail commun.

M. Abraham a considéré comme symbolique le fait que la réunion se tienne en marge de la signature de la Convention CMNI, qui constitue un élément nouveau et important dans le sens de l'harmonisation du droit fluvial en Europe. Il a exprimé le souhait que les deux commissions puissent à l'avenir aussi se réunir pour discuter et résoudre en commun des problèmes.

M. Nick a exprimé sa profonde satisfaction quant à la possibilité de saluer les collègues de la CCNR.

La délégation de la Croatie s'associe entièrement à ce qui a été dit par les deux présidents et par les délégations qui l'ont précédé. Il a estimé paradoxal que les deux fleuves soient reliés depuis 1992 et que les deux commissions aient mis tant de temps pour faire la même chose. Mais "mieux vaut tard que jamais" : il a fallu presque 150 ans pour tenir la

réunion commune d'aujourd'hui. Il a exprimé l'espoir qu'il ne faudra pas attendre autant pour la deuxième réunion.

Les différents problèmes de la navigation intérieure et écologiques touchant également d'autres fleuves importants d'Europe se trouvent d'une façon permanente au centre de l'attention de la communauté internationale. Au cours des derniers mois, des activités diverses ont eu lieu dans le cadre du pacte de stabilité, compris une grande conférence de la Commission internationale pour la protection du Danube, dont la présidence est assumée cette année par la Croatie. Il ne s'agit pas seulement de la signature d'aujourd'hui de la Convention CMNI, mais aussi d'une autre conférence "Globe Europe Danube Conference", qui commence aujourd'hui et se terminera demain au Parlement hongrois.

Les problèmes sont grands et pour trouver des solutions respectant les intérêts communs, il est nécessaire de réunir nos forces.

M. Höchner a dit que la délégation de la Suisse ressentait également le bonheur et la satisfaction suite au fait que la séance commune des deux commissions fluviales ait pu avoir lieu.

Notre objectif commun est constitué par le développement de la navigation en tant que mode de transport efficace et protégeant l'environnement. Des décisions doivent être prises au niveau européen pour son développement futur. Les deux commissions fluviales possèdent le savoir-faire adéquat.

En dehors de la Convention CMNI, il existe un autre accord important du point de vue de la sécurité de la navigation intérieure : la CRDNI (Convention relative à la responsabilité lors des transports de marchandises dangereuses), qui a une importance particulière pour la Suisse.

La navigation intérieure de l'Europe profiterait grandement si, comme il fut le cas de la Convention CMNI, la Commission rhénane et celle danubienne pourraient sous l'égide de la CEE/ONU et dans le même esprit de coopération, élaborer un règlement approprié. Il est possible de trouver assez de projets pour des travaux communs. Le plus important est de commencer par des pas concrets.

M. Klympush s'est associé aux paroles de bienvenue adressées à la délégation de la CCNR.

Il a mentionné que le jeune Etat ukrainien fêtait cette année son dixième anniversaire et que l'Ukraine a été l'un des fondateurs de la Commission du Danube. L'Ukraine salue le processus d'établissement d'un système unitaire et stable de transport par voie d'eau pour toute l'Europe. L'intégration européenne constitue un objectif stratégique pour l'Ukraine, qui apprécie hautement les possibilités offertes à cet égard par les grandes voies d'eau. M. Klympush a également relevé les avantages du transport par voies d'eau intérieures par rapport aux autres modes de transport.

L'Ukraine, qui est située géographiquement à une extrémité de la voie d'eau traversant en diagonale l'Europe, manifeste un énorme intérêt à l'égard de l'exploitation efficace de cette voie et s'associera aux accords qui seront signés. Malheureusement, pour des raisons formelles, la délégation de l'Ukraine n'a pas été à même d'arriver à la cérémonie de signature,

mais M. Klympush a assuré les participants, et en premier lieu les collègues de la CCNR, que l'Ukraine et le gouvernement ukrainien saluaient ce processus qu'ils soutiendront intensément.

M. Varšo a salué les participants en exprimant l'espoir que les réunions communes aboutiront à une exploitation plus efficace des deux fleuves. La Slovaquie entend contribuer de façon constructive à la matérialisation des décisions contenues dans la Déclaration commune. Elle soutiendra dans le même esprit la déclaration de la Conférence à Rotterdam en septembre prochain.

M. Varšo a mentionné les questions exigeant un examen plus détaillé au sein des deux commissions, afin de préserver l'héritage laissé par nos ancêtres, et de développer rationnellement cette richesse pour nos successeurs. Il s'agit avant tout du respect du principe de cohabitation mutuelle (des deux fleuves) du point de vue de l'écologie, de la navigation, de l'hydroénergétique et de leur utilisation comme lieu de loisir, etc. Il est inacceptable que des inondations spontanées et inattendues causent des dommages. En tant que troisième aspect, il a relevé la nécessité de renforcer la coopération visant l'amélioration des conditions de navigation de la Mer Noire à la Mer Nord, y compris la construction de nouvelles voies d'eau. La Slovaquie suit très attentivement la discussion sur la liaison directe du Danube avec la Mer du Nord via l'Elbe, étant convaincue que la rivière de Morava sur la frontière slovaque-tchèque serait utilisée à cette fin en conformité avec l'Accord européen AGN, étant donné qu'elle représente la voie d'eau la plus naturelle, rationnelle et économique.

L'harmonisation des règles juridiques, techniques et économiques de la navigation intérieure sur le Rhin et le Danube, réalisée de fait sur une base de réciprocité, a été mentionnée par M. Varšo en tant que quatrième domaine de la coopération.

Il a exprimé sa conviction que la présente réunion constituera le commencement d'une coopération fructueuse réalisée dans le cadre de réunions d'experts aux travaux desquelles seront impliqués d'une façon plus ou moins directe des entreprises, de sociétés et de compagnies industrielles.

La déclaration commune est un bon signe marquant le début d'une nouvelle étape dans la coopération des deux commissions.

M. Janča a confirmé au nom du gouvernement de la Yougoslavie qu'en dépit des difficultés auxquelles sa ville natale de Novi Sad était confrontée suite à la destruction des ponts, son pays était prêt à faire tout le nécessaire pour trouver dans l'intérêt général et conjointement avec la Commission du Danube des solutions dans le domaine de la navigation afin qu'il soit possible d'ouvrir plus souvent le pont de pontons en diminuant ses frais d'ouverture et en rendant vraiment libre la navigation sur tout le parcours du Danube.

M. Prandler a salué cordialement la délégation de la CCNR. La Hongrie approuve ce pas important entrepris dans le cadre de la coopération paneuropéenne et soutient pleinement la Déclaration commune. Il a également relevé l'importance de ce jour vu la signature de la Convention CMNI, et a invité les personnes présentes à participer à la cérémonie qui aura lieu au Ministère hongrois des Affaires Etrangères.

Après les interventions des pays-membres, le **Président Strasser** a de nouveau pris la parole. Il a remercié le Président Devadder pour avoir dirigé les discussions, ainsi que les pays membres pour leur contribution importante pouvant servir d'orientation.

Il a remercié particulièrement M. Janča pour son information faisant état du fait que le pont de pontons sera probablement ouvert plus souvent, et que les frais requis seront réduits. L'objectif principal est d'assurer la navigation sans entrave sur le secteur yougoslave dans la zone du pont de pontons sans percevoir de taxes, comme le prévoit la Convention de Belgrade.

La Commission du Danube de concert avec la Yougoslavie fera tout son possible pour rétablir la navigation sous un régime provisoire parallèlement avec la réalisation du projet de nettoyage dans la zone de Novi Sad.

Le Président Strasser a remercié les secrétariats des deux commissions pour l'élaboration du projet de Déclaration commune qu'il a soumis à l'examen. En l'absence d'intervention et d'observation, le Président Strasser a soumis le projet au vote.

Tout en remerciant, il a constaté avec satisfaction que la Déclaration commune de la Commission du Danube et de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin en date du 22 juin 2001 avait été adoptée à l'unanimité (voir Annexe).

Le Président Strasser a ensuite attiré l'attention sur la Déclaration commune des deux présidents (voir Annexe), qui figurait parmi les documents, et a expliqué que son objectif était de créer des instruments visant à contrôler et à garantir la mise en œuvre de la Déclaration commune.

Le Président Strasser a invité le Président Devadder à formuler la position de la CCNR à l'égard de la Déclaration des deux présidents, qu'il est proposé d'adopter.

Le Président Devadder s'est associé aux paroles du Président Strasser quant au fait que l'objectif de cette Déclaration était d'essayer de réaliser concrètement, de façon pratique, réaliste, sans trop de bureaucratie, les objectifs définis dans la Déclaration commune adoptée. Pour entamer sans délai les travaux visant la réalisation de ces objectifs, il est nécessaire d'avoir un organe tel que le Comité ad hoc commun proposé. Il faudra évidemment fixer les modalités de concertation avec tous les Etats membres concernés et mettre au travail ce comité ad hoc le plus vite possible. Le Comité ad hoc présentera son rapport aux deux commissions et aux pays-membres. Le Président Devadder a prié de se prononcer à l'égard de ce document.

Le Président Strasser a ajouté qu'il entendait présenter à ses collègues le plus tôt possible et dans le cadre d'une réunion de la CD des propositions sur la manière de créer un tel instrument de contrôle de la mise en œuvre de la Déclaration commune. Il a exprimé l'avis que pour être efficace, cet organe devait être si possible restreint et comprendre des représentants expérimentés d'entreprises de navigation. La tâche de cet organe serait de définir en étroite coopération avec les deux secrétariats les problèmes que les deux commissions devront résoudre dans un proche avenir.

En l'absence d'interventions, le Président Strasser a soumis la Déclaration au vote. La Déclaration a également été adoptée à l'unanimité.

Le Communiqué à la presse que les deux secrétariats devraient diffuser a aussi reçu l'approbation des délégations.

M. Woehrling a prononcé le discours suivant (*original français*) :

“Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les membres des délégations,

Au nom du Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, je tiens à renouveler mes remerciements à nos hôtes de la Commission du Danube, à son Président, M. Strasser, mais aussi à nos collègues du Secrétariat, en particulier M. Nedialkov, son Directeur général, M. Nádas, son Ingénieur en chef, et M. Spitzer, son responsable des affaires juridiques.

Nous avons pris l'habitude de travailler ensemble et des liens personnels de sympathie se sont noués entre nous. C'est pourquoi, nous nous réjouissons de la volonté exprimée par les Etats membres de renforcer la coopération entre nos deux Commissions.

Les Secrétariats de ces Commissions, comme vous le savez, ont déjà une expérience en ce domaine et nous pouvons dire que la situation est satisfaisante en ce qui concerne les contacts personnels, la transmissions de documents, et, de façon générale, l'échange d'informations. Il nous faut maintenant passer à une nouvelle étape dans ces relations, qui pourrait s'exprimer par la mise en œuvre de véritables projets communs dans un processus de travail partagé.

Ceci correspond totalement à la préoccupation exprimée dans la Déclaration des Présidents de nos Commissions. Il nous faut pour cela mettre au point une méthode de travail adaptée à l'analyse de la situation sous ses aspects techniques, juridiques et économiques, puis à la définition de stratégies de rapprochement.

A cet égard, nous avons pris note des tâches nouvelles qui sont confiées aux deux Secrétariats dans la Déclaration commune. Mais les Secrétariats ne représentent que des instances de coordination. Les informations les plus importantes sont entre les mains des Etats membres, lesquels sont aussi les titulaires du pouvoir de décision. Il est donc important que la méthode de travail ne se réduise pas à une plus étroite collaboration des Secrétariats. Les délégations des Etats membres doivent, elles aussi, prendre une part directe au rapprochement entre nos deux Commissions.

C'est pourquoi, je ne puis que souligner l'importance de la décision d'instituer une structure de travail, lieu de rencontre et d'action commune des Etats membres de nos deux Commissions. Pour pouvoir travailler efficacement, les Secrétariats ont besoin de ce Comité commun des Commissions du Rhin et du Danube comme instance de préparation des délibérations des réunions communes des deux Commissions, réunions communes qui pourraient prendre le titre de Conseil européen de la navigation intérieure.

Nous ne sommes bien sûr pas ignorants des difficultés et des obstacles. Ceux-ci ne se situent pas seulement au plan d'éventuels arbitrages difficiles. Ils sont aussi de nature pratique, liés aux problèmes de coûts, de personnel, de langues, de cultures administratives, etc. En particulier, nous aurons à surmonter des difficultés liées à la distance géographique.

Nous aurons des difficultés et des déconvenues. Mais puisque nous le savons, nous n'en serons pas découragés.

Nos deux Commissions peuvent se référer avec fierté à un passé prestigieux ; elles feront en sorte d'avoir aussi un avenir prometteur ; prometteur, d'abord pour les deux institutions qu'elles représentent, mais avant tout pour la navigation intérieure rhénane et danubienne, en un mot, pour la navigation intérieure européenne dont elles constituent le porte-parole.

Je vous remercie de votre attention."

M. Nedialkov (CD) a dit dans son discours de clôture (*original russe*) :

"Messieurs les Présidents, Messieurs les Ambassadeurs, Mesdames et Messieurs,

Vu les décisions de cette réunion très importante, permettez-moi en tant qu'hôte de vous faire part de mes pensées.

En premier lieu, je voudrais remercier tous les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pour le rôle important qu'ils ont joué dans la préparation de tous les documents qui se trouvent aujourd'hui devant vous.

Comme l'ont souligné les distingués Présidents des deux commissions, nous sommes très heureux d'avoir été témoins aujourd'hui d'un événement historique important pour la navigation intérieure européenne.

La coopération entre nos organisations, commencée en 1976 par un échange de lettres et qui s'est développée depuis pas à pas, constitue la base de cet événement. En résumant les pensées formulées ici, il est possible de dire, à mon avis, que nous avons fait aujourd'hui un pas important vers une étape qualitativement nouvelle de notre coopération.

Ce n'est que suite aux changements importants survenus en Europe dans les années 90 et à l'élargissement de la Commission du Danube avec l'adhésion de tous les Etats danubiens, que les deux commissions, qui ont travaillé assidûment pendant 25 ans en vue de réussir à obtenir une harmonisation dans les domaines technique, juridique et partiellement économique, ont acquis la force dynamique qui nous offre la possibilité de marquer aujourd'hui de façon solennelle le début d'une nouvelle étape de notre coopération. En vérité, c'est une intention très importante et noble que de représenter conjointement les intérêts des participants à la navigation européenne, et je suis persuadé que ce jour entrera à juste titre dans l'histoire.

Etant donné que les résultats de la réunion d'aujourd'hui sont reflétés dans la Déclaration commune, je n'en parlerai pas. Ceci étant, permettez-moi de vous communiquer que le Secrétariat de la Commission du Danube est fermement convaincu du fait que nous devons faire tout le nécessaire pour organiser de telles réunions communes des deux commissions à l'avenir aussi, afin que cela devienne une tradition. Ce n'est que de cette manière qu'il sera possible de représenter avec succès les principales directions et les intérêts dans le domaine de la navigation intérieure.

Messieurs les Présidents, Messieurs les Ambassadeurs,

Mesdames et Messieurs,

A cette occasion solennelle, permettez-moi de proposer de tenir nos réunions chaque année. Une telle fréquence permettra aux directions des deux commissions de concerter leurs travaux. Dans le cadre des réunions d'un nouvel organe qui pourrait s'appeler par exemple le Conseil Fluvial Européen, les deux commissions pourraient, en évitant les structures administratives, de formuler leurs positions qui, compte tenu du fait qu'il s'agira des positions de 16 Etats, seront examinées avec davantage d'attention aussi bien par l'Union européenne que par les différents gouvernements.

Personnellement, je suis très heureux que cet événement important se déroule au siège de la Commission du Danube. Permettez-moi d'exprimer l'espoir que les pensées et les idées de notre réunion commune et de notre Déclaration seront appliquées et qu'elles ne resteront pas seulement sur papier. Ce n'est qu'ainsi que sera réalisé notre but principal : l'amélioration des conditions de la navigation fluviale en Europe.

Je vous remercie de votre attention."

Le Président Devadder a relevé dans son intervention de clôture que vu les contributions importantes et les propositions très concrètes qui avaient été formulées, il était possible de considérer que la réunion était sortie de son cadre symbolique. M. Nedialkov a fait à son tour une proposition très concrète : de tenir chaque année de telles réunions. Si ces rencontres seront aussi efficaces et courtes que celles d'aujourd'hui, l'avenir de la coopération des deux commissions semble prometteur.

Il a remercié la Commission du Danube pour l'accueil cordial ainsi que pour l'invitation à une excursion sur le Danube après la signature de la Convention CMNI.

Il a de nouveau manifesté sa reconnaissance aux délégations pour leur contribution en exprimant l'espoir que la Déclaration commune adoptée sera mise en œuvre dans les plus brefs délais.

*

*

*

DECLARATION COMMUNE

(adoptée à la Réunion commune à Budapest le 22 juin 2001)

La Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin expriment la volonté d'intensifier leur coopération en vue de favoriser la promotion de la navigation intérieure européenne.

Dans ce cadre, elles souhaitent conduire un processus destiné à favoriser une plus grande intégration du marché européen de la navigation intérieure et à lui assurer une meilleure place dans le partage modal :

- Le développement du transport fluvial exige un effort de modernisation et de promotion.
- L'intégration implique l'harmonisation des prescriptions techniques et des règles juridiques applicables afin de rechercher les conditions de réalisation d'un égal accès au transport fluvial sur les voies d'eau européennes.

La CD et la CCNR conviennent de mener de concert une action en ce sens permettant le renforcement de leur coopération afin :

- d'examiner les obstacles pouvant empêcher la réalisation de l'objectif visé et de rechercher des possibilités pour les surmonter ;
- de proposer des mesures de nature à harmoniser le cadre réglementaire ou juridique.

Elles demandent à leurs secrétariats respectifs d'entreprendre de concert et avec l'aide des Etats membres les travaux et études visant notamment :

- l'inventaire des dispositions légales et des prescriptions techniques applicables sur le Rhin et sur le Danube, l'examen de leur différence et la recherche de procédures de rapprochement, d'harmonisation ou de mise en équivalence ;
- la constitution d'un appareil statistique et d'observation économique harmonisé de manière à permettre l'échange et la comparaison des informations relatives à l'activité sur les deux voies d'eau ;
- l'examen des questions économiques et sociales liées au milieu professionnel de la navigation de manière à connaître les incidences possibles sur l'ouverture réciproque des marchés et à proposer les mesures appropriées pour que cette ouverture ait un effet positif sur la profession et le personnel.

COMMISSION DU DANUBE
-----COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN
-----**D E C L A R A T I O N****du Président de la Commission du Danube et du Président
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin***(adoptée à la Réunion commune de la Commission du Danube et
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Budapest le 22 juin 2001)*

En vue de la mise en œuvre des objectifs figurant dans la Déclaration commune du 22 juin 2001, les Présidents des deux commissions fluviales prendront l'initiative de réunir un Comité *ad hoc* commun dont les modalités d'organisation seront définies en concertation avec les Etats membres. Ce Comité examinera des mesures et élaborera des propositions favorables à l'harmonisation des conditions d'exercice de la navigation intérieure.

COMMISSION DU DANUBE

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN**COMMUNIQUE A LA PRESSE****Déclaration commune
Budapest, le 22 juin 2001**

Afin de contribuer davantage encore au développement d'un système de transport durable en Europe, la Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ont décidé de renforcer leur coopération en vue de la promotion du transport par voie d'eau.

Les actions de ces deux organisations couvrent un réseau qui s'étend de la mer du nord à la mer noire et englobent ainsi plus de 4.000 km de voie navigable à grand gabarit. La coopération envisagée aura pour objectif principal le développement du transport fluvial, notamment en favorisant une plus grande intégration des marchés fluviaux traditionnellement délimités par des éléments géographiques. Des mesures de promotion sur les plans nationaux et régionaux en Europe, ainsi que l'action engagée sur le plan communautaire pourraient accompagner avantageusement cette intégration.

Celle-ci aura ainsi pour contexte, d'une part, la volonté de ménager et d'exploiter davantage les atouts spécifiques du transport par voie d'eau, à savoir son caractère respectueux de l'environnement, son niveau de sécurité élevé et les grandes capacités encore disponibles sur le réseau existant. Elle s'effectuera, d'autre part, avec la conscience d'une nécessité de moderniser l'offre sur le marché en l'adaptant davantage aux besoins des usagers et de créer des structures permettant d'incorporer la voie d'eau aux chaînes logistiques multimodales.

La Commission du Danube et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin examineront ensemble les obstacles à l'ouverture réciproque des marchés de transport par navigation intérieure et les conditions nécessaires pour les surmonter au niveau des prescriptions techniques des bateaux, des dispositions relatives aux équipages et de l'appareil statistique.

Il est prévu de consacrer une attention particulière à l'harmonisation du droit fluvial, domaine qui souffre d'un certain retard par rapport à la situation existant pour les autres modes de transport. La signature auprès du gouvernement hongrois, qui en est le dépositaire, de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) par 12 pays européens, élaborée en coopération avec la CEE-ONU, constitue un nouveau pas dans ce sens. Il devra bien sûr être complété par d'autres, notamment en ce qui concerne la responsabilité civile en matière de transport fluvial, domaine où certaines dispositions ont déjà pu être prises.

Plus concrètement, une déclaration commune précisant les modalités de cette coopération a été faite le 22 juin 2001 lors d'une réunion commune de ces deux commissions qui s'est tenue au siège de la Commission du Danube à Budapest.

Les deux commissions fluviales ont convenu pour l'avenir de se réunir régulièrement et de mener leur action de concert avec la Commission européenne en y associant étroitement et, dans la mesure du possible, les autres institutions européennes concernées.

Commission du Danube

Benczur utca 25

H – 1068 BUDAPEST

Pour tout renseignement :

Mme Ch. Godknecht

Tél.: ++36 1 461 80 10

Fax : 36 1 352 18 39

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

2, Place de la République

F – 67082 STRASBOURG CEDEX

Pour tout renseignement :

M. H. van der Werf

Tél.: ++33 3 88 52 20 10

Fax : 33 3 88 32 10 72