

*DONAUKOMMISSION  
COMMISSION DU DANUBE  
ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ*



COMMISSION EUROPEENNE  
DIRECTION GENERALE - MOBILITE ET TRANSPORT



**ARRANGEMENT ADMINISTRATIF  
ETABLISSANT UN CADRE DE COOPERATION  
ENTRE  
le Secrétariat de la Commission du Danube  
et  
la Direction générale de la mobilité et des transports  
de la Commission européenne**

**ARRANGEMENT ADMINISTRATIF**  
**établissant un cadre de coopération entre**  
**le Secrétariat de la Commission du Danube**  
**et la Direction générale de la mobilité et des transports**  
**de la Commission européenne – DG MOVE**

Le présent Arrangement administratif est conclu entre le Secrétariat de la Commission du Danube et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, ci-après dénommés "les Parties".

**1. Introduction**

Le Secrétariat de la Commission du Danube et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (ci-après "DG MOVE") dans le cadre de leurs environnements juridique et institutionnel respectifs, apportent leur soutien au secteur de la navigation intérieure et ont des intérêts communs à la rationalisation du développement de la navigation intérieure. A cet égard, ils reconnaissent la nécessité de renforcer la coopération afin d'atteindre les objectifs des politiques respectives.

La coopération des deux Parties devrait tenir compte des exigences de la politique commune des transports de l'Union européenne visée par le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi que de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube signée à Belgrade le 18 août 1948.

Dans son Livre blanc de l'année 2011 "Une feuille de route pour un espace européen unique des transports" la Commission européenne a souligné l'importance du transport par voie de navigation intérieure dans le contexte d'une Union élargie. L'objectif des futures actions devrait notamment consister à établir un cadre approprié pour optimiser le marché interne du transport par voie de navigation intérieure et de lever les obstacles qui empêchent son utilisation accrue. A cette fin, la voie de navigation intérieure prendra une place significative dans le futur cadre juridique concernant le réseau de transport transeuropéen.

Dans le cadre du Domaine prioritaire 1A de l'EUSDR traitant du transport par voies de navigation intérieures, la Commission du Danube est un membre sans droit de vote dans le Groupe de pilotage responsable de la mise en œuvre du Plan d'action de la Stratégie. Dans ce contexte, il est envisagé que la Commission du Danube coordonne les travaux visant la mise en œuvre du présent Arrangement avec le Groupe de pilotage du DP 1A.

La région du Danube a changé dramatiquement ces 20 dernières années. Plus récemment ont eu lieu les étapes de 2004, 2007 et 2013 de l'élargissement de l'UE. Désormais, le bassin du fleuve le plus international du monde est en grande partie un espace de l'UE. Il existe de nouvelles opportunités pour considérer ses défis et son potentiel, notamment pour intensifier ses efforts visant à dépasser d'une manière durable la crise économique. Le développement social et économique, la compétitivité, la gestion de l'environnement et la croissance efficace des ressources peuvent être améliorés, la sécurité et les corridors de transport modernisés. Le Danube peut ouvrir l'UE à ses proches voisins, la région de la mer Noire, le Caucase du Sud et l'Asie centrale.

La Commission du Danube, se fondant sur l'article 8 de la Convention de Belgrade, poursuit sa tâche d'élaborer un Plan général relatif aux projets majeurs et aux travaux visant l'entretien du chenal, régulièrement mis à jour sur décision de ses Etats membres, visant l'identification et l'élimination des déficiences infrastructurelles sur le Danube. La navigabilité du Danube et par conséquent l'exploitation des bateaux sur le Danube est déterminée par des conditions de basses-eaux systématiques (mais aussi par des crues et des phénomènes de glaces). L'entretien d'une voie navigable se trouve en étroite connexion avec l'amélioration de la navigabilité de ladite voie. Pour améliorer la navigabilité d'un fleuve à long terme, il est vital non seulement de réduire le nombre des goulets d'étranglement existants mais aussi d'y entretenir d'une manière suffisante les chenaux. Les frais annuels d'entretien, pour autant qu'il soit régulier, sont raisonnables, pourtant, faute d'un entretien régulier, les frais requis pour remettre le fleuve à l'état standard sont substantiels et peuvent poser de sérieux problèmes.

Un des neuf corridors du réseau principal, pour une mise en place de la politique TEN-T de l'UE, est celui du Rhin-Danube qui se développe, en principal, le long du bassin du Danube et comprend la mise en place, d'ici 2030 au plus tard, de bonnes conditions de navigabilité tout le long de l'année sur le Danube.

L'amélioration coordonnée des transports sur la base de conceptions globales et intégrées de développement accompagnée par le développement et l'utilisation de solutions techniques appropriées et durables d'un point de vue écologique peuvent rehausser l'attractivité du Danube en tant que couloir rentable pour assurer effectivement un développement social-économique et écologique durable de la région. Une approche multidisciplinaire du développement de l'infrastructure de la voie navigable peut assurer la protection et la restauration de l'écosystème précieux du Danube tout en facilitant un développement social et économique meilleur. Dans ce sens, une Déclaration commune sur la navigation intérieure et la durabilité environnementale dans le bassin du Danube a été adoptée par la Commission du Danube, la Commission internationale pour la protection du Danube et la Commission internationale pour le bassin de la Save en décembre 2007.

La Commission européenne, dans sa communication NAIADES II (COM (2013) 623), a reconnu la nécessité de revoir et de renforcer la coopération internationale dans le domaine de la navigation intérieure. En particulier, DG MOVE considère que de nouvelles approches pourraient être envisagées afin de mieux mettre à profit le rôle coordonnateur parmi les Etats riverains et l'expertise de la Commission du Danube dans le domaine de l'entretien de l'infrastructure des voies de navigation intérieure et de contribuer à l'observation du marché des transports par voie navigable.

Le présent Arrangement administratif doit être considéré comme une étape nécessaire à ces fins. Par conséquent, le Secrétariat de la Commission du Danube et DG MOVE ont l'intention de lancer leur coopération conformément aux dispositions ci-après :

## **2. Objet**

Le présent Arrangement administratif a pour objet d'établir un cadre de coopération entre le Secrétariat de la Commission du Danube et DG MOVE. Les deux Parties souhaitent en particulier renforcer leur coopération afin d'accroître les synergies et afin que leurs initiatives se complètent et se renforcent mutuellement.

## **3. Domaines de coopération**

Sans préjudice d'autres questions susceptibles de gagner en importance ou d'appeler un examen et des mesures immédiats et sous réserve des évaluations périodiques conjointes visées au paragraphe 7 (Révision) ci-dessous, les domaines prioritaires de coopération relevant de la compétence respective des deux Parties sont les suivants:

- 3.1. Suivi des actions dans le cadre des mandats respectifs de la Commission du Danube et de DG MOVE participant à la coordination de la mise en œuvre du Master-plan de réhabilitation et de maintenance du Danube, mentionné dans la Déclaration de Luxembourg du 7 juin 2012 et dans les Conclusions du 3 décembre 2014 des ministres des transports (*en charge*) du Danube au sujet de la réhabilitation et la maintenance efficace de l'infrastructure de la voie navigable sur le Danube et ses affluents navigables et de l'amélioration de la gestion globale de la voie navigable.
- 3.2. Elaboration de standards techniques pour la navigation, notamment l'entretien de l'infrastructure et l'évaluation de l'état de navigabilité sur le Danube.
- 3.3. Contribution à l'élaboration de standards techniques pour les bateaux de navigation intérieure.
- 3.4. Observation du marché en ce qui concerne le bassin du Danube.

## **4. Modalités de coopération**

- 4.1. Les activités à mener dans les domaines de coopération visés aux paragraphes 3.1 à 3.4 pourront prendre les formes suivantes :
  - échange d'informations, de documentation et d'expérience ;
  - gestion et établissement des priorités ;
  - coordination et coopération, notamment par l'élaboration de standards auxquels les deux Parties pourront se référer.
- 4.2. Les travaux dans les domaines de coopération visés aux paragraphes 3.1 à 3.4 seront assurés par l'intermédiaire d'un mécanisme approprié entraînant tous les acteurs concernés dans ces domaines.
- 4.3. Dans l'exercice de ces activités, le Secrétariat de la Commission du Danube et DG MOVE s'attacheront à échanger des informations utiles pour accomplir leurs tâches et s'acquitter de leurs responsabilités respectives, notamment en ce qui concerne leurs objectifs et calendriers d'activités dans le domaine de la navigation intérieure et les domaines connexes et s'attacheront à échanger le cas échéant les enseignements acquis.

- 4.4. Un programme de travail pluriannuel sera préparé par les deux Parties en vue de délibération et d'adoption.
- 4.5. Le Secrétariat de la Commission du Danube assurera les services de secrétariat et apportera au mécanisme approprié une assistance linguistique pour la terminologie de la navigation intérieure sous réserve de la disponibilité de moyens financiers et suivant les dispositions figurant au paragraphe 6 (Financement).

## **5. Teneur de la coopération**

La teneur de la coopération dans les domaines mentionnés aux paragraphes 3 (Domaines de coopération) et 4 (Modalités de coopération) ci-dessus doit être développée étape par étape. En tant que première étape, les questions suivantes peuvent être considérées :

- 5.1 Suivi et coordination des actions dans le cadre des mandats respectifs de la Commission du Danube et de DG MOVE relatifs à la participation à la mise en œuvre de projets majeurs visant la réhabilitation et la maintenance du Danube, à réaliser, le cas échéant, en coordination/coopération avec le DP 1A de l'EUSDR et le Coordonnateur du TEN-T pour le corridor Rhin-Danube.

Les objectifs dans ce domaine de coopération sont les suivants :

- a) engagement actif dans la poursuite d'actions et politiques visant la réhabilitation et la maintenance du Danube et de ses affluents ;
  - b) suivi et promotion des déclarations communes bilatérales entre les Etats, nécessaires pour assurer des conditions pour une bonne navigation sur les secteurs communs des voies d'eau intérieures.
- 5.2. Promotion de la cohérence de l'entretien de l'infrastructure dans le domaine de la navigation intérieure.

Les objectifs dans ce domaine de coopération sont les suivants :

- a) soutenir et améliorer la gouvernance actuelle en matière d'entretien de l'infrastructure des voies navigables pour le Danube et ses affluents ;
  - b) explorer des possibilités d'améliorer davantage la cohérence de l'entretien de l'infrastructure du Danube et d'autres parties des réseaux de voies de navigation intérieure de l'Union européenne afin d'aboutir à un échange approprié, équilibré et harmonisé de standards et de bonnes pratiques en matière d'entretien, en coopération et en synergie avec les travaux en cours au sein des initiatives en la matière, soutenues par la DG MOVE et par le DP 1A de l'EUSDR.
- 5.3. Franchir les étapes nécessaires pour lier la coopération visée au paragraphe 4 et les domaines de coopération visés au paragraphe 3 à la Stratégie de l'UE pour la région du Danube, notamment au Domaine prioritaire DP 1A – Transports par voies de navigation intérieure, dans les buts suivants :

- a) aboutir à une cohérence entre le Plan général de la Commission du Danube portant sur les projets majeurs et les travaux d'entretien de la voie navigable et le Master-plan agréé pour l'entretien et la réhabilitation du chenal du DP 1A de l'EUSDR ;
  - b) surveiller la mise en œuvre et l'avancée des projets majeurs et des travaux d'entretien de la voie navigable.
- 5.4. Participer à l'observation du marché de la navigation intérieure en relation avec le secteur « Danube » et mettre en place des sources d'information et des équipements IT fiables pour élargir la contribution courante à la surveillance du marché en coopération avec d'autres commissions fluviales et organisations internationales concernées.
- 5.5. Contribution à l'élaboration de standards techniques, nautiques et autres, visés aux paragraphes 3.2 et 3.3.

## **6. Financement**

Un projet de planification budgétaire indicative concernant les capacités techniques et administratives dans le cadre de la coopération sera défini, notamment pour la mise en œuvre des tâches visées au paragraphe 5 et pour le fonctionnement du mécanisme approprié visé au paragraphe 4.2. Une planification budgétaire indicative pluriannuelle sera réalisée par le Secrétariat de la Commission du Danube et DG MOVE en tenant compte du programme de travail multi-annuel agréé par les Parties.

Sous réserve de la disponibilité de moyens financiers, des ressources budgétaires seront allouées et des contrats correspondants ou d'autres accords appropriés seront conclus. La Commission du Danube fournira une expertise et un support technique et organisationnel, et mettra à disposition ses locaux pour organiser des événements. Tout financement de la Commission du Danube par la Commission européenne interviendra conformément aux procédures propres à la Commission européenne. Les modalités et conditions d'un tel financement seront définies dans les contrats et/ou les accords conformément à la législation en vigueur de l'Union européenne, en tenant compte de la planification budgétaire indicative pluriannuelle.

## **7. Révision**

Le présent Arrangement administratif peut être amendé ou modifié à la demande de l'une des deux Parties.

Le cas échéant, la nécessité d'apporter des améliorations à la coopération sera considérée.

## **8. Communication**

Toute communication en rapport avec le présent Arrangement administratif entre le Directeur général du Secrétariat de la Commission du Danube et le Directeur général pour la mobilité et les transports de la Commission européenne revêtira la forme écrite.

## **9. Dispositions finales**

Le présent Arrangement administratif ne crée pas de droits ni d'obligations en vertu du droit international entre les Parties.

Fait à Budapest, le 24 juillet 2015 en deux exemplaires originaux rédigés en langues allemande, anglaise, française et russe.

Directeur général  
du Secrétariat  
de la Commission du Danube

M. Petar Margić

Directeur général  
pour la mobilité et les transports  
de la Commission européenne

M. João Aguiar Machado