

**ПРОТОКОЛ  
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

**ЧЕТВЕРТАЯ ВНЕОЧЕРЕДНАЯ СЕССИЯ**

---

**PROCES – VERBAL  
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

**QUATRIEME SESSION EXTRAORDINAIRE**

**ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ  
БУДАПЕШТ 1993**

**COMMISSION DU DANUBE  
BUDAPEST 1993**

**PROCES-VERBAL  
DE LA COMMISSION DU DANUBE  
QUATRIEME SESSION EXTRAORDINAIRE**

tenue à Budapest

le 16 novembre 1992

(Procès-verbal N° 8)

INCEC IV. BIR

RESEARCH AND DEVELOPMENT  
INSTITUTE FOR THE  
ECONOMY

И П О Т О К О Л

ДЛЯ НАУЧНОГО КОМПЛЕКСА

П Р О Т О К О Л

ПЕРВЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ

РЕПУБЛИКАНИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР

ПРОЦЕДУРА

ISSN 0133-8250

DE LA COMMISSION DE DANUBE

QUATRIEME SESSION ORDINAIRE

ДЛЯ НАУЧНОГО КОМПЛЕКСА

В НАЧАЛЕ 1993

(Протокол № 8)  
КОМПЛЕКСУ ДЕ ДАНИУБЕ

БУДАПЕШТ 1993

LISTE DES PARTICIPANTS

Délégation autrichienne

M. Franz SCHMID	-	Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube
M. Udo EHRlich-ADAM	-	Suppléant du Représentant
M. Ferdinand TRAUTTMANSDORFF	-	Suppléant du Représentant
M. Peter STEINDL	-	Conseiller

Délégation bulgare

M. Vesseline PHILEV	-	Représentant de la République de Bulgarie à la Commission du Danube
M. Kiril TZEKOV	-	Suppléant du Représentant
M. Nikola BALTOV	-	Conseiller
M. Botiu GANTCHEV	-	Expert

### Délégation hongroise

M. Iván BÁBA	-	Représentant de la République de Hongrie à la Commission du Danube
M. György MISUR	-	Suppléant du Représentant
M. Péter NÁDAS	-	Suppléant du Représentant
M. Arpád PRANDLER	-	Conseiller
M. Béla HAJÓS	-	Conseiller
Mme Márta HORVATHNE	-	Conseiller
M. István VALKÁR	-	Expert
M. István DOBRI	-	Expert
Mme Mária GALAMBOS	-	Expert

### Délégation roumaine

M. Ion DIACONU	-	Représentant de la Roumanie à la Commission du Danube
M. Anghel CONSTANTIN	-	Suppléant du Représentant
Mme Virginia CUCU	-	Conseiller
M. Andrei OANCEA	-	Conseiller

### Délégation russe

M. I. P. ABOÏMOV	-	Représentant de la Fédération Russe à la Commission du Danube
M. V.D. DOROKHINE	-	Suppléant du Représentant
M. V.A. ROMANOV	-	Conseiller
M. O.V. BOZRIKOV	-	Conseiller

### Délégation tchécoslovaque

M. Rudolf CHMEL	-	Représentant de la République Fédérative Tchèque et Slovaque à la Commission du Danube
M. Ladislav DERIAN	-	Suppléant du Représentant
M. Milan BERÁNEK	-	Conseiller
M. Augustin JAMBOR	-	Conseiller
M. Ján KELLE	-	Conseiller
M. Juraj SIVÁČEK	-	Conseiller
M. Dušan ABAFFY	-	Expert
M. Benjamin SAKÁL	-	Expert
M. Miroslav SANDOR	-	Expert
M. Štefan BOROŠOVIČ	-	Expert
M. Juraj PAVELEK	-	Expert
M. Karol ANDA	-	Expert
M. Julius BINDER	-	Expert
M. Miroslav LIŠKA	-	Expert
M. František HORÁK	-	Expert

### Délégation ukrainienne

M. Dmitrii TKATCH	-	Suppléant du Représentant
M. Igor SAGATCH	-	Conseiller
M. Anatolii NEDOBEJKINE	-	Conseiller

### Délégation yougoslave

M. Rudi SOVA	-	Représentant de la République Fédérale Yougoslave à la Commission du Danube
M. Milorad CREVAR	-	Suppléant du Représentant

Quatrième session extraordinaire  
(le 16 novembre 1992)

## ORDRE DU JOUR

1. Examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo.
2. Echange de vues concernant l'application des sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie, conformément à la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie des conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve, en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur.
3. Les actions de la République Fédérale de Yougoslavie en ce qui concerne l'introduction des taxes pour le passage des bâtiments en transit.

## PROCES-VERBAL

N° 8

### DE LA QUATRIEME SESSION EXTRAORDINAIRE DE LA COMMISSION DU DANUBE

*Séance tenue le 16 novembre 1992  
à Budapest*

Président - M. DIACONU

Représentants:

République d'Autriche	-	M. Schmid
République de Bulgarie	-	M. Philev
République de Hongrie	-	M. Bába
Roumanie	-	M. Diaconu
Fédération Russe	-	M. Aboïmov
République Fédérative Tchèque et Slovaque	-	M. Chmel
Ukraine	-	M. Tkatch (Suppléant du Représentant)
République Fédérale Yougoslave	-	M. Sova

La séance est ouverte le 16 novembre 1992, à 10 heures.

*Le Président de la Commission du Danube, Monsieur I. Diaconu* ouvre la première séance plénière.

Il salue cordialement Messieurs les Représentants des pays membres de la Commission du Danube, leurs Suppléants, les membres des délégations, ainsi que tous les participants.

La présente session - dit le Président - est convoquée sur la base de la demande de la Hongrie et du soutien de l'Autriche, de la Fédération Russe et de la Bulgarie, conformément à l'art. 2 des Règles de procédure de la Commission.

A la suite des consultations qui ont eu lieu au niveau des Représentants des pays membres de la Commission, j'ai l'honneur de vous proposer l'ordre du jour suivant.

*Monsieur Ehrlich-Adam (Autriche)*

Je voudrais faire la déclaration suivante, déclaration liminaire de la délégation autrichienne, avant d'entrer dans les travaux de la session. Les représentants de l'Autriche dans les organisations internationales ont à maintes occasions défini clairement la position de l'Autriche quant à la continuation de l'existence légale de l'ancienne République Socialiste Fédérative de Yougoslavie en tant que membre de ces organisations. Il en est de même avec notre Organisation. Pour ce qui est d'une reconnaissance internationale éventuelle de la République Fédérative de Yougoslavie, Serbie et Monténégro, les critères établis par les lignes directrices pour la reconnaissance d'Etats nouveaux adoptés par le Conseil des Communautés Européennes le 16 décembre 1991 doivent être appliqués. A cet égard, la délégation autrichienne attire tout particulièrement l'attention sur la condition inéluctable de sauvegarder les droits de l'homme ainsi que les droits des groupes ethniques. La présence du Représentant de la

République Fédérative de Yougoslavie, Serbie et Monténégro, doit être vue comme étant sans préjudice pour la solution de cette question. La délégation autrichienne, toutefois, est fermement convaincue que cette question doit être résolue d'une manière urgente au niveau international.

### *Le Président*

Je continue notre travail sur la question de l'Ordre du jour. Sur la base des consultations ayant eu lieu au niveau des Représentants, je vous propose l'Ordre du jour suivant:

1. Examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčikovo.
2. Echange de vues concernant l'application des sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie, conformément à la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie de conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur.
3. Les actions de la République Fédérale de Yougoslavie en ce qui concerne l'introduction de taxes pour le passage des bâtiments en transit.

*Le Président* prie les Représentants de se prononcer sur l'Ordre du jour. Constatant que personne ne veut intervenir, il déclare l'Ordre du jour adopté par tous les membres de la Commission - doc. CD/SES IV/Extr./2.

Il propose de commencer le débat général sur le premier point à l'Ordre du jour - Examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

En ma qualité de Représentant du Gouvernement de la République de Hongrie auprès de la Commission du Danube, je tiens à remercier les délégations qui, en adoptant la proposition du Gouvernement hongrois, ont contribué à la convocation de la présente Session extraordinaire.

Je voudrais souligner la position du Gouvernement de la République de Hongrie qui a demandé la convocation de la Session extraordinaire de la Commission du Danube en s'appuyant sur les dispositions pertinentes de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948). Cette position concerne des questions qui relèvent de la compétence de la Commission du Danube et que nous voulons mettre à l'Ordre du jour.

L'intention du Gouvernement de la République de Hongrie n'est donc nullement de transformer la session en une tribune de débats à caractère politique, mais d'y aborder des sujets propres à aider au resserrement des liens de coopération entre les pays danubiens.

En même temps, je dois rappeler également à cette tribune que, malgré les efforts déployés par mon Gouvernement en vue de régler les différends surgis lors de la construction du barrage de Gabčíkovo, la prise de mesures unilatérales n'a malheureusement pas pu être évitée, mesures ayant, à notre avis, conduit à de graves violations du droit international et au ternissement des relations bilatérales hungaro-tchécoslovaques. Tout au long des négociations, la Hongrie a plaidé en faveur de la détermination en commun des conditions de navigation dans l'ensemble du secteur danubien concerné, conditions répondant aux critères requis par la protection de l'environnement. C'est à cette fin qu'elle a fait préparer, avec l'assistance du Gouvernement néerlandais, une étude de faisabilité

sur l'aménagement d'un chenal sans retenue d'eau. Par contre, la partie tchécoslovaque a décidé de prendre les mesures unilatérales que l'on sait, ce qui est d'autant plus regrettable que les Quarante-neuvième et Cinquantième sessions de la Commission du Danube avaient clairement signifié aux deux pays en cause qu'ils devaient résoudre leur conflit lié à la construction des barrages par la voie de négociations.

En outre, la partie tchécoslovaque a violé de nombreuses stipulations de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), notamment la disposition énoncée dans le préambule de celle-ci, en vertu de laquelle la libre navigation sur le Danube doit être assurée en conformité avec les intérêts et les droits souverains des pays danubiens. Il en va de même pour l'art. 3 de la Convention qui prescrit aux membres l'obligation de se consulter entre eux et avec la Commission au sujet des travaux nécessités par les circonstances et d'en aviser correctement les uns les autres. Nous sommes persuadés que, ayant manqué à son obligation, la partie tchécoslovaque a créé une situation d'incertitude pouvant causer un préjudice non seulement à la Hongrie, mais aussi aux pays-membres intéressés de la Commission du Danube.

Du côté hongrois, nous souhaitons souligner cette fois encore - comme nous le faisons à d'autres tribunes - le caractère intenable de cette situation au point de vue du droit international, étant donné que la modification d'un fleuve formant frontière contredit tant le Traité de Paris de 1947 que les dispositions de nombreux accords bilatéraux conclus entre la Hongrie et la Tchécoslovaquie. Nous attirons de même l'attention sur le fait que pour les cas où le Danube forme frontière, la Convention stipule l'obligation des Etats riverains à régler leurs éventuels conflits en conformité avec elle, avec entente.

Sur la base des faits cités plus haut, la délégation hongroise proteste contre les mesures prises unilatéralement par la Tchécoslovaquie et elle demande à la Session extraordinaire et aux membres de la Commission du Danube d'évaluer avec justesse la question et d'en tenir compte lors de leur prise de position. Nous pensons pouvoir résumer les éléments de cette position à définir comme suit:

- La Commission du Danube confirmera aux termes des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade.1948), le principe de la navigation libre de toute contrainte et n'admettra comme légale que l'activité conforme à ce principe. Parallèlement, elle attirera l'attention des parties intéressées sur l'importance de la coopération entre les pays danubiens et sur la nécessité de régler les contentieux par voie négociée.

- La Tchécoslovaquie devra, en application des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, liquider les conséquences de ses actes contraires à la légalité.

- En attendant, la Commission du Danube aura à statuer sur le bien-fondé des demandes adressées par les pays touchés à la partie tchécoslovaque pour obtenir d'elle des compensations en dédommagement des dégâts subis au plan de la navigation et de l'hydrologie.

- La Commission du Danube envisagera d'ordonner elle-même une expertise destinée à évaluer les implications de la mise en oeuvre unilatérale du projet de construction sur la navigation internationale et à dégager les possibles modalités de solution.

- La Commission du Danube décidera éventuellement la révision des recommandations adoptées antérieurement pour le secteur en question.

Nous pensons que la condition permettant de parvenir à un accord sur l'évaluation de la position suggérée réside dans les réponses satisfaisantes à quelques questions fondamentales.

Le Gouvernement hongrois a, à plusieurs reprises, demandé des informations relatives aux effets exercés par la construction de Gabčíkovo et de Čunovo sur les conditions de navigation, ainsi qu'aux paramètres techniques de la mise en service. Faute de disposer de données précises, il est fort probable que les autres pays ignorent également si:

1. les établissements infrastructurels pour le trafic fluvial sur le canal de dérivation sont entièrement assurés;

2. les critères nautiques et la navigabilité du secteur danubien concerné ont réellement motivé la mise en service à allure forcée et sans la moindre concertation avec les autres parties intéressées du canal de dérivation.

Après l'ouverture du canal de dérivation, l'amélioration des conditions de navigation peut être établie avec certitude également sur le tronçon en aval du canal puisque, dans la zone située en aval de l'ouvrage, on devra s'attendre à l'approfondissement du lit. Pour y remédier, peut-on éviter, de l'avis de la délégation tchécoslovaque, la construction d'autres barrages? Selon les spécialistes hongrois de la question, la circulation en sécurité des bâtiments avec un tirant d'eau de 2,5 m en moyenne ne nécessite pas le détournement des eaux et pourrait être résolue par des procédés écophiles et moins onéreux. Est-ce que la partie tchécoslovaque est disposée à s'associer activement à l'examen d'une telle alternative? Nous estimons nécessaire une prise de position de la Commission du Danube relative à l'examen de cette possibilité de solution.

La partie tchécoslovaque avait, certes, annoncé qu'en liaison avec la mise en oeuvre de ces mesures de détournement unilatérales, elle demanderait la suspension provisoire de la navigation dans le secteur visé du Danube, ce que la Hongrie n'a pas manqué de notifier aux intéressés. Par contre, la Tchécoslovaquie avait omis de fournir au préalable des renseignements précis sur la modification prévue du niveau des eaux. De ce fait, les fluctuations subies de ce dernier ont, malgré les mesures de protection et de prévention prises par la Hongrie, occasionné des dégâts importants (les digues se sont effondrées, certaines unités navales ont été bloquées). L'évaluation des dommages est en cours et la Hongrie a l'intention de réclamer des compensations. Cela soulève aussi la question de savoir si la partie tchécoslovaque a bien mesuré tous les effets résultant de la mise en service du canal de dérivation et, dans l'affirmative, pourquoi elle n'a pas fourni à temps des informations correctes.

A cause du dépassement du délai fixé pour l'embargo, les entreprises hongroises ont, à leur tour, subi des pertes considérables, ce qui donnera lieu également à une réclamation en réparation des dommages. Quel jugement la Commission du Danube porte-t-elle sur la satisfaction de telles demandes en dédommagement et quels mécanismes envisage-t-elle de mettre en place pour en régler les modalités?

Nous demandons à chacun des pays concernés de bien réfléchir sur ces questions de leur propre point de vue et de tâcher d'y apporter une réponse dans le cadre de la présente session.

La Hongrie n'adresse pas simplement des questions aux délégations, mais elle estime nécessaire de débattre ensemble les problèmes essentiels, voire de les résoudre. C'est pourquoi je vous prie de donner la parole à M. István Valkár, conseiller ministériel, expert en navigation de la délégation hongroise.

*Monsieur Valkár (Hongrie)*

Permettez-moi de rappeler que le travail de perfectionnement du tableau de classification des voies d'eau intérieures européennes a été achevé ces jours-ci. La tâche qui se pose actuellement est de mettre en oeuvre cette classification pour la voie d'eau du Danube. C'est une tâche générale, qui est liée à une autre tâche à examiner au cours de cette session, à savoir celle de trouver une solution pour garantir la navigabilité du secteur commun tchécoslovaquo-hongrois. Nous estimons que ce sont des questions réellement liées entre elles et qui doivent être résolues. Et maintenant nous voyons déjà les problèmes concrets que je formulerais comme suit:

1. Sur le secteur Čunovo-Palkovičovo du Danube, c'est-à-dire entre les deux points extrêmes du canal de dérivation, en résultat du barrage du Danube les conditions nécessaires à la navigation internationale ont été anéanties. D'autre part il n'y a pas actuellement de décision en vigueur qui dirait que par la suite ce secteur du Danube ne fait plus partie de la voie navigable internationale du Danube. Nous estimons que la Commission du Danube doit prendre une position

appropriée dans cette question. A l'heure actuelle, le champ d'application de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), va s'étendre, à l'avenir aussi, sur le lit naturel du Danube de ce secteur. Il est nécessaire de maintenir la possibilité de fonctionnement de la voie d'eau sur ce secteur.

2. Nous estimons qu'en résultat de la mise en service de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo, les conditions de l'entretien du chenal navigable près de Gönyü se détérioreront. Le régime d'exploitation de l'ouvrage hydraulique de Gabčíkovo qui est planifié influencera fondamentalement la formation de ces conditions. Jusqu'à présent nous ne disposons pas d'information officielle en ce qui concerne le régime d'exploitation prévu. A défaut de cette information il est impossible de déterminer quelles seront les mesures à prendre nécessairement pour créer et entretenir le chenal navigable. Il est indispensable que la partie tchécoslovaque mette immédiatement à notre disposition l'information qui manque.

3. Le Groupe de travail principal des transports par voies navigables de la CEE de l'ONU a adopté le 10 novembre 1992 une Résolution concernant la nouvelle classification des voies navigables intérieures de l'Europe. La délégation hongroise a déjà relevé la nécessité d'établir, dès l'entrée en vigueur de la nouvelle classification et en conformité avec cette classification, la nouvelle classification des différents secteurs de la voie navigable du Danube et plus tard de perfectionner sur cette base les recommandations relatives aux paramètres du chenal navigable. Sur le secteur tchécoslovaque-hongrois du Danube, le choix de la classe de la voie d'eau en conformité avec la classification adoptée par la CEE de l'ONU ainsi que le perfectionnement des recommandations concernant les gabarits du chenal, doivent être effectués en conformité avec l'intensité prévue du trafic-marchandises. A l'heure actuelle, la capacité de ce secteur n'est utilisée qu'à 10% et si l'on prévoit une augmentation de 2-3 fois, on peut déterminer les exigences minima afin d'éviter que ce secteur du Danube devienne une section critique sur la voie d'eau Rhin-Main-Danube. A notre avis, selon la nouvelle classification c'est la classe VI "b" qui correspondrait à cette exigence.

4. Sur la base de l'accord préalable reçu de la partie tchécoslovaque, la partie hongroise effectuée avec la participation d'instituts hollandais une étude concernant la possibilité de la création d'une voie d'eau sans retenue, ce qui, en même temps, constituerait également une réhabilitation écologique de ce secteur. Selon nos appréciations et partant des gabarits de la voie navigable Rhin-Main-Danube, ayant en vue également le trafic-marchandises prévu, la voie d'eau créée sans retenue, qui assure en même temps les conditions nécessaires du point de vue écologique sur le secteur tchécoslovaque-hongrois du Danube peut être une alternative à la construction d'un ouvrage hydraulique. Pour pouvoir étudier cette alternative en tenant compte de tous ses aspects, il est indispensable d'avoir une coopération réelle avec la partie tchécoslovaque.

5. Indépendamment de la mise en exploitation de l'ouvrage hydraulique de Gabčíkovo sur le secteur commun tchécoslovaque-hongrois du Danube entre Rajka et l'embouchure de l'Ipoly, l'obligation des parties tchécoslovaque et hongroise consistant à entretenir et à développer la voie navigable, continue d'exister. Afin de remplir ces obligations, les deux pays riverains doivent préparer, dans un délai aussi court que possible, un plan de mesures concerté. Pour ce faire, il est nécessaire tout d'abord que la Commission du Danube examine les exigences de la classification des voies navigables adoptée par la CEE de l'ONU. Ce n'est qu'après cela que l'on pourra commencer les travaux communs d'établissement de projets en vue de la création de la voie d'eau. Dans le cadre de ces travaux, il est absolument nécessaire de tenir compte de la possibilité de créer la voie navigable sans retenue comme l'une des variantes possibles.

La délégation hongroise est d'avis que dans le contexte de l'achèvement de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo, les questions ci-dessous mentionnées doivent être examinées:

1. La mise en oeuvre de la nouvelle classification des voies d'eau de la CEE de l'ONU à l'égard du secteur commun tchécoslovaque-hongrois du Danube et la révision des recommandations relatives aux gabarits du chenal, adoptées au sein de la Commission du Danube.

2. La position de la Commission du Danube à l'égard du statut du secteur Čunovo-Palkovičovo du Danube.

3. La garantie et l'entretien de la voie d'eau du Danube dans la région de Gönyü et en aval, compte tenu du régime de travail projeté pour l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo.

4. La préparation des recherches relatives à l'étude de la solution alternative de garantie de la voie d'eau sur le secteur Rajka - embouchure de l'Ipel'/Ipoly sans la construction de barrages, étude effectuée avec le concours d'instituts hollandais à la demande du Gouvernement hongrois.

5. La préparation d'un programme de mesures concerté tchécoslovaquo-hongrois, visant à garantir la voie navigable sur le secteur du Danube Rajka - embouchure de l'Ipel'/Ipoly.

*Monsieur Chmel (Tchécoslovaquie)*

La République Fédérative Tchèque et Slovaque a répondu positivement à la convocation de la Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube pour examiner les questions liées à l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo. Toutefois, nous exprimons notre surprise de voir que la partie hongroise, après les négociations qui ont eu lieu à Londres où l'on a trouvé le mécanisme pour régler cette question avec le concours de la Commission des Communautés Européennes, a l'intention de continuer à discuter cette question au niveau international, et essaye d'utiliser dans ce but divers organisations et mécanismes internationaux, tels la Commission du Danube, le Parlement Européen, l'Assemblée générale de l'ONU, la Cour Internationale de Justice de La Haye, et d'autres.

De notre avis, ces démarches ne peuvent que compliquer, et dans une certaine mesure influencer d'une manière négative, le travail de la commission trilatérale qui a été créée sous la direction des Communautés Européennes.

D'autre part, nous comprenons parfaitement que le mécanisme de convocation d'une session extraordinaire de la Commission du Danube a commencé à agir encore avant les négociations de Bruxelles et de Londres qui a fait, probablement, que certains Etats membres de la Commission du Danube ont approuvé de bonne foi la proposition hongroise concernant la convocation d'une session extraordinaire. Pour cette raison, nous ne voulons et n'allons pas entraver le travail de la session qui se déroule dans des circonstances tant soit peu différentes de celles du moment où la convocation de la session a été proposée. Qui plus est, nous comprenons l'intérêt qu'ont les autres Etats danubiens d'assurer la navigation sans problèmes sur le Danube et nous tenons pleinement compte de leur droit, tout en respectant de la même manière le droit de la Commission du Danube d'être informée sur la navigation sur le Danube.

Afin de satisfaire à ces exigences justifiées, la Commission du Danube a proposé, de concert avec nous, à toutes les délégations et à tous les experts participant à la session extraordinaire d'aujourd'hui de prendre connaissance sur le terrain de la situation qu'ils doivent examiner, en faisant une excursion sur le secteur de Danube qui suscite ces derniers temps tant d'intérêt, de problèmes et de tension politique.

Nous espérons que les participants à l'excursion qui ont visité l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo ont pris connaissance de la contribution positive de la partie tchécoslovaque dans l'amélioration substantielle des conditions de la navigation et s'en sont convaincus.

Mon approche personnelle, professionnelle, des questions de la navigation pourrait être caractérisée de la manière suivante.

Du point de vue des difficultés de la navigation, un des secteurs les plus difficiles du Danube se trouve sur le secteur tchécoslovaque-hongrois en aval de Bratislava, où, sur certains secteurs à seuils, pendant les périodes critiques, les profondeurs n'atteignent que 1,3 m et la tendance à long terme montre une détérioration continue de ces conditions.

En vue de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, la Commission du Danube a élaboré dans les décisions de ses Dix-huitième, Vingtième, Vingt-et-unième, Trente-troisième et Quarante-cinquième sessions les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, qu'elle a adoptées. Ceci a trouvé son reflet dans le Plan des grands travaux visant l'obtention des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés sur le Danube, établissant des paramètres appropriés. Sur la base des recherches faites en commun par les parties tchécoslovaque et hongroise, il a été constaté que ces paramètres ne pouvaient pas être obtenus sur le secteur en question du Danube au moyen des mesures de régularisation ordinaires. La solution optimum s'est avérée l'élévation du niveau de l'eau et la construction d'un canal latéral.

A partir de 1978, quand la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo-Nagymaros fut entamée, la partie tchécoslovaque a mis sans cesse en oeuvre et continue de mettre en oeuvre les recommandations de la Commission du Danube ainsi qu'à remplir les obligations contractuelles assumées sur une base bilatérale. En dépit des difficultés connues, engendrées par l'interruption des travaux par la Hongrie et par le fait qu'il était impossible d'utiliser le barrage érigé non loin de Dunakiliti, la Tchécoslovaquie a été contrainte, en novembre 1992, de procéder à une solution technique provisoire et d'assurer l'exploitation de la centrale hydraulique de Gabčíkovo sur le territoire tchécoslovaque exclusivement. De ce fait, elle a rempli son devoir à l'égard de la Commission du Danube et de la navigation sur le Danube, et tout cela par ses propres moyens et à ses frais.

Tous les Représentants à la Commission du Danube ont eu la possibilité de voir hier les résultats de cette solution. L'achèvement rapide de la construction de l'ouvrage hydrotechnique et sa mise en exploitation sur la base de la solution technique provisoire ont été engendrés, en dehors de tout ce qui précède, par le fait que la construction d'ouvrages hydro-énergétiques et nautiques sur les secteurs allemand et autrichien a entraîné une brusque réduction de la quantité des alluvions apportées par le courant, ce qui a conduit à l'approfondissement plus rapide du lit du fleuve et à la perte de sa stabilité.

Le facteur suivant est la tendance paneuropéenne de compléter et d'améliorer l'infrastructure des voies d'eau européennes, permettant d'atteindre les buts optima des systèmes de transport. Après la mise en exploitation de la liaison Rhin-Main-Danube, une croissance du volume des transports de marchandises est à prévoir. Tout ceci est rendu possible par les meilleures conditions de navigation sur le secteur Gabčíkovo.

Aujourd'hui déjà sur le secteur Bratislava-Palkovičovo la navigation est pleinement garantie avec les paramètres recommandés par la Commission du Danube. Notre intention est d'améliorer à l'avenir aussi les conditions de navigation sur tout le parcours du secteur commun. Il n'est possible de réaliser ceci qu'au moyen de l'achèvement de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo-Nagymaros. Dans le cas où la partie hongroise ne réalise pas sa part des travaux, elle est pleinement responsable de la garantie de bonnes conditions de la navigation sur le Danube en aval de Palkovičovo.

En conclusion de mon intervention, je voudrais souligner derechef que la partie tchécoslovaque voulait vous informer, lors de cette session extraordinaire, de toutes les mesures qu'elle avait prises dans l'intérêt de donner suite aux recommandations de la Commission du Danube concernant l'amélioration continue des conditions de la navigation sur le Danube. Le résultat de ces mesures se manifeste dans l'amélioration substantielle des conditions de la navigation sur le Danube entre les points kilométriques 1865 et 1810. Et nous attendons que la présente session apprécie dans ce sens les résultats de nos efforts.

Je suppose qu'à cette séance il ne faut pas examiner des problèmes autres que ceux qui sont liés à l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube, suite à la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo-Nagymaros, étant donné que ceux-ci, outre d'autres problèmes, font l'objet de l'activité des experts de la Commission des Communautés Européennes sur la base des accords de Londres du 28 novembre 1992. Il serait plutôt question de savoir dans quel degré et à quel niveau la Tchécoslovaquie a-t-elle assuré la réalisation des recommandations de la Commission du Danube.

Permettez-moi d'exprimer notre conviction que les délibérations ultérieures ainsi que la formulation des conclusions à ce point de l'Ordre du jour vont se dérouler dans cet esprit.

En ce qui concerne les nouvelles questions techniques proposées par le Représentant de la Hongrie, la majorité d'entre nous les entend ici pour la première fois. C'est pourquoi je sollicite que nous les recevions par écrit.

*Monsieur Aboïmov (Russie)*

Je voudrais, avant toute chose, présenter la position de principe de la Fédération Russe sur la question qui se trouve aujourd'hui à notre Ordre du jour. Comme vous le savez, de toute évidence une déclaration spéciale du représentant du Ministère des Affaires Etrangères de notre pays a été publiée à ce sujet. Permettez-moi de rappeler certaines dispositions de cette position.

La Russie, maintenant des relations amicales autant avec la Hongrie qu'avec la Tchécoslovaquie, est intéressée par le règlement de la situation de divergence surgie entre elles au sujet du complexe hydrotechnique de Gabčíkovo, au moyen de méthodes pacifiques et civilisées, par la voie d'un compromis issu des pourparlers qui contribuerait au maintien des relations amicales entre les deux pays et de la stabilité dans la région. C'est pourquoi la Russie salue toutes les démarches pratiques entreprises dans ce sens et espère que les efforts constructifs et responsables dans cette direction seront poursuivis.

En même temps, mon pays n'exclut pas la possibilité de la coopération de diverses organisations internationales sous des formes et dans des limites acceptables pour les deux parties. C'est notamment dans ce contexte que nous avons donné notre accord pour la convocation de la Session extraordinaire de la Commission du Danube.

La discussion d'aujourd'hui confirme l'opportunité et l'utilité d'un tel échange de vues. Toutefois, l'information que nous avons écoutée ce jour-ci était si volumineuse et contenait tant de détails de tous genres, probablement

importants pour la solution de principe de cette question, que ceci me fait croire à la nécessité d'une étude encore plus approfondie de la question au niveau des spécialistes.

Afin que nos jugements soient d'une compétence maximale, je n'exclus pas qu'il nous faille avancer dans la voie de la création éventuelle d'un groupe de travail composé de spécialistes des pays membres de la Commission du Danube, qui pourraient, à l'issue d'une période déterminée, nous présenter un rapport qualifié.

L'information que nous ont donnée aujourd'hui les deux parties est d'une importance extraordinaire pour nous tous, mais elle ne nous permet pas encore, à notre grand regret, d'aboutir à une conclusion unitaire quelconque.

Si l'idée de la création d'un groupe de travail spécial est soutenue, nous pensons que ce groupe aurait à s'occuper de cette question dans les limites dans lesquelles la compétence de la Commission du Danube lui permet de s'occuper de tels problèmes, c'est-à-dire des questions ayant trait aux conditions de la navigation sur un secteur du Danube. De ce fait, le groupe doit se concentrer strictement sur les moments professionnels de la question et ne doit pas s'arroger des fonctions ne caractérisant pas la Commission du Danube.

Il se peut qu'au cours de notre discussion d'autres propositions seront aussi présentées. Toutefois, si notre proposition retient votre attention, nous voudrions espérer que la discussion que nous avons eue aujourd'hui à l'occasion de la Session extraordinaire de la Commission du Danube sera également fructueuse et utile au maximum, étant donné l'esprit d'entente réciproque et de coopération qui s'est affermi au long des années précédentes au sein de la Commission du Danube et qui crée la possibilité favorable pour que nous trouvions la sortie correcte de cette situation complexe et délicate, que nous avons trouvée maintes fois.

Pour conclure, je voudrais souligner que les participants de la session peuvent compter sur la délégation russe comme sur un partenaire constructif et actif non seulement pendant les discussions mais aussi dans la recherche des solutions, des recommandations ou des voies acceptables pour tous.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

Je voudrais remercier la délégation de la Fédération Russe et déclarer que la délégation hongroise peut accepter cette idée et j'espère que la délégation tchécoslovaque sera partenaire.

*Monsieur Tkatch (Ukraine)*

Compte tenu de l'importance du Danube en tant qu'artère internationale de transport, le développement de la situation créée autour de la construction du complexe hydrotechnique de Gabčíkovo est suivi avec attention en Ukraine. Dans ce contexte, l'Ukraine, comme l'une des parties intéressée à la garantie de la sécurité de la navigation sur le Danube, en conformité avec la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), envisage avec espoir la solution de ce problème. En même temps, quant à son essence, la situation créée autour de la centrale hydraulique de Gabčíkovo englobe un assez large éventail de problèmes. Ces problèmes dépassent de loin les limites de la compétence de la Commission du Danube, définie, entre autres, par l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948).

En ce qui concerne la navigation sur le Danube la Commission du Danube a non seulement des compétences mais aussi la priorité. Personne en Europe ne connaît mieux la situation en matière de garantie de la sécurité de la navigation sur le Danube que les spécialistes et les experts des pays membres de la Commission du Danube.

Nous sommes reconnaissants aux parties hongroise et tchécoslovaque de la visite du complexe hydrotechnique de Gabčíkovo. De tels problèmes sérieux doivent être résolus au niveau des spécialistes. C'est pourquoi, nous soutenons pleinement la proposition du Représentant de la Fédération Russe de créer un groupe d'experts pour l'étude des questions de navigation sur le Danube dans le contexte de la réalisation de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo.

Nous sommes persuadés que les résultats du travail de ce groupe aideront autant la Hongrie que la Tchécoslovaquie à trouver dans le cadre des pourparlers bilatéraux une solution réciproquement acceptable. Dans le cas de l'adoption d'une telle décision, l'Ukraine est prête à déléguer ces meilleurs experts pour participer à ce groupe.

*Monsieur Constantin (Roumanie)*

La délégation roumaine est d'accord avec la proposition de la délégation de Russie soutenue par la délégation de la République de Hongrie et la délégation de l'Ukraine.

*Monsieur Philev (Bulgarie)*

Notre pays peut se rallier totalement à la proposition russo-ukraino-roumaine, si l'on peut dire, et de la part de la Bulgarie, nous sommes prêts à envoyer aussi nos experts qui, dans la mesure de leurs possibilités, aideront à la solution de cette affaire.

*Monsieur Ehrlich-Adam (Autriche)*

Etant donné que les représentants de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie sont d'accord pour qu'on établisse un groupe d'experts, la délégation autrichienne se rallie au point de vue exprimé par les orateurs précédents. Je

voudrais seulement poser une question aux auteurs de cette proposition d'instituer un groupe d'experts, à savoir: experts en quelle matière?

*Le Président*

Je voudrais ajouter à votre question encore une autre. S'il s'agit d'experts dans des questions techniques de navigation, il faut se rappeler que nous avons une réunion du groupe d'experts pour les questions techniques entre le 7 et le 12 décembre, et il faudrait envisager un lien quelconque entre les deux groupes pour nous permettre d'envoyer les mêmes experts, ou bien faire figurer la question à l'Ordre du jour du groupe technique que nous avons, en lui donnant un ou deux jours de plus, ou bien ajouter une session de deux jours. Juridiquement c'est pareil, mais que ce soit les mêmes experts.

*Monsieur Sova (Yougoslavie)*

La délégation yougoslave se rallie à la proposition de créer un groupe d'experts. Mais il y a des questions qui relèvent de la compétence de la Commission du Danube et d'autres qui doivent être examinées à d'autres forums. S'il s'agit de questions qui ont trait à la navigation sur le Danube, nous avons la possibilité de créer une réunion d'experts spéciale ou de confier l'examen de ces questions à un groupe de travail. La délégation yougoslave a l'impression qu'il s'agit quand même de questions de caractère technique. Nous procédons du fait que la navigation sur le Danube doit être assurée et proposons d'examiner cela en groupe de travail pour les questions techniques.

*Monsieur Chmel (Tchécoslovaquie)*

Je suis très heureux que l'on ait accordé de l'attention ici à la réunion des experts techniques qui aura lieu le 7 décembre. A notre avis, ce groupe d'experts techniques devra examiner la possibilité et l'utilité de créer un tel groupe de travail et pourra le proposer à la session ordinaire de la Commission du Danube

afin que le groupe de travail s'occupât seulement des questions de la navigation. Nous ne proposons pas maintenant de créer ce groupe de travail, car cela contredirait à nos obligations à l'égard de la Commission des Communautés Européennes. Parmi les obligations communes envers la Commission des Communautés Européennes il est stipulé qu'avant l'achèvement des travaux de la Commission un des aspects de ses travaux sera également celui de la navigation. Cela signifie que jusqu'à l'achèvement de son travail nous n'allons pas internationaliser le problème de Gabčíkovo-Nagymaros à d'autres forums internationaux.

*Monsieur Tkatch (Ukraine)*

Le groupe de travail doit s'occuper de la navigation, de la garantie de sa sécurité. Nous devons renoncer aux formes traditionnelles quand les experts se rassemblent et examinent les questions pendant plusieurs jours. Leur travail pourrait être de telle nature qu'ils pourraient arriver pour plusieurs semaines. Les parties tchécoslovaque et hongroise leur fourniraient tous les documents sur le sujet traité, ils iraient directement sur les lieux de la construction, y étudieraient la situation, et ensuite se réuniraient en séance plénière, y élaboreraient un projet de solution pertinent et prépareraient un document approprié.

*Monsieur Aboïmov (Russie)*

Il est difficile de prévoir dès maintenant si ce groupe doublerait le travail ou s'il accomplirait quand même un travail utile pour la Commission du Danube. Ce groupe doit avoir le caractère d'un groupe "ad hoc" et nous devons tenir compte sans aucun doute de la situation dont M. l'Ambassadeur Chmel vient de parler ici, c'est-à-dire que ce groupe pourrait commencer ses travaux seulement après le 27 novembre. C'est exactement cette période qui nous donnerait la possibilité d'établir la composition de ce groupe. Quant à ce qui est du doublage de certains travaux, on a entendu ici l'idée selon laquelle de toute évidence ce sont les spécialistes-experts des pays membres de la Commission du Danube qui connaissent le mieux les conditions du Danube. D'autre part, si les résultats des

travaux de la Commission des Communautés Européennes étaient déjà publiés ou diffusés jusqu'à ce moment, notre groupe pourrait les prendre en compte et se concentrer sur les questions auxquelles la Commission des Communautés Européennes n'a pas accordé son attention. De cette manière, le travail du groupe pourrait durer moins longtemps et ses résultats s'avérer plus grands et concrets.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

Nous pouvons accepter le commencement de l'activité de ce groupe de travail pour après le 27 novembre, mais le mandat de ce groupe doit être fixé encore ici, par la session actuelle, parce que la réunion d'experts n'a pas pouvoir de donner un mandat pour un autre groupe de travail. Le cadre du travail de ce groupe est absolument clair pour nous, parce que ce seront les réponses à la question posée par les deux partenaires concernant les problèmes de la navigation.

Cette question peut être posée plus clairement que maintenant, mais ce sera la base du travail.

*Monsieur Ehrlich-Adam (Autriche)*

J'ai appuyé, au nom de la délégation autrichienne, la proposition d'instituer un groupe d'experts. Toutefois, en tant que président du groupe d'experts pour les questions financières, je dois poser la question si le travail de ce groupe d'experts trouvera sa couverture dans le budget de l'année courante.

*Monsieur Strasser (Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube)*

Les dépenses pour ce groupe d'experts n'étaient pas prévues par le budget pour cette année. Mais il existe dans le cadre des procédures la possibilité d'éco-

nomiser dans un secteur et de réserver cette somme pour les dépenses de ce groupe d'experts. Mais ceci, sous condition que nous puissions faire des économies. Ceci me donne l'occasion pour informer MM. les Représentants de la situation financière de la Commission du Danube.

A l'heure actuelle, la Commission du Danube a reçu 27% d'annuités de moins que prévu par le budget de cette année. Il y a un pays membre qui doit à la Commission du Danube encore l'annuité pour l'année dernière et aussi pour cette année; il y a un pays qui a payé cette année seulement la moitié de sa cotisation et un autre pays qui a payé 75% de sa cotisation seulement. La Commission du Danube a des dettes. Nous avons actuellement suffisamment d'argent seulement pour payer à nos collaborateurs leurs traitements pour novembre et décembre, mais nous n'avons pas d'argent pour faire face à toutes les autres obligations de la Commission du Danube. Il est impossible pour la Commission du Danube d'économiser jusqu'à la fin de l'année 27% de son budget adopté par la session en avril de cette année.

*Monsieur Chmel (Tchécoslovaquie)*

Permettez-moi de revenir à nouveau à ce que je viens d'exprimer, peut-être pas suffisamment clairement. Nous sommes d'accord que ces questions soient examinées par des experts, et notamment par la réunion d'experts techniques qui commence le 7 décembre.

Nous recommandons d'ajouter ces questions à l'ordre du jour du groupe d'experts techniques. A l'heure actuelle, il est trop tôt pour convenir de la création d'un groupe de travail spécial, étant donné que nous avons promis ensemble à la Commission des Communautés Européennes de ne pas doubler son travail. Il se peut que quand les résultats du travail de la Commission des Communautés Européennes seront connus, et ce sera le 27 novembre, la création d'un tel groupe de travail sera déjà superflue.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

Il y a quelques questions posées par M. l'Ambassadeur Chmel. L'une est la question du mandat de cette Commission trilatérale avec les Communautés Européennes, et c'est exactement la question de cette variante "C" et la navigation dans le canal. Nous parlons maintenant d'un groupe de travail qui aurait mandat concernant tout le secteur danubien commun tchécoslovaquo-hongrois, mais sur une base différente, c'est-à-dire sur la base du groupe d'experts de la Commission du Danube, comme un problème commun de toute la Commission. Le résultat du travail de cette Commission trilatérale peut être utilisé même par ce groupe même.

Maintenant il faudrait décider s'il faut créer un groupe de travail ou non, et après on peut formuler la déclaration.

*Monsieur Tkatch (Ukraine)*

Pratiquement, tous sont d'accord qu'un tel groupe doit être créé. La seule complication est causée par le lien devant exister entre ce groupe et le groupe créé par les Communautés Européennes. Je veux vous rappeler qu'on élabore actuellement dans le cadre des Communautés Européennes un projet selon lequel toute la gestion des eaux de l'Europe sera unifiée et qu'il sera créé un organisme unique qui va diriger ce processus. Et il est incontestable que la Commission du Danube doit trouver sa place dans cette structure. Nous pourrions accomplir ce travail en tant que premier pas de notre entrée dans les Communautés Européennes.

*Monsieur Beranek (Tchécoslovaquie)*

Pour notre délégation il est inacceptable de consentir à l'institution d'un tel groupe à l'étape actuelle. En principe, nous ne sommes pas contre la création d'un tel groupe, mais cela nous semble prématuré et cette démarche pourrait

annihiler les efforts que nous avons déployés avec le concours de la Commission des Communautés européennes.

Je veux définir encore une fois la situation. Deux parties en litige ont essayé de trouver une solution et à l'étape actuelle elles ont réussi à trouver un médiateur. Ce médiateur est la Commission des Communautés Européennes. Les deux parties en litige, la Hongrie et la Tchécoslovaquie, ont été d'accord avec ceci. Et je ne voudrais pas jeter l'ombre du doute sur le fait qu'ils ne connaissent pas la situation sur le secteur commun mais essaient de trouver la solution des problèmes.

A l'étape donnée, il nous semble que la création d'un organisme quelconque, fût-ce au niveau du groupe de travail, signifierait, dans une certaine mesure, dévaluer les efforts que nous faisons avec l'aide d'un médiateur.

Nous avons déclaré à Londres que nous sommes prêts à nous soumettre aux résultats de la décision de ce groupe et si nous convenons aujourd'hui que nous sommes déjà prêts à créer un autre groupe, de ce fait nous mettons en doute les résultats que nous attendons de cette médiation.

En principe, notre délégation n'a pas d'objection contre la création d'un tel groupe. Mais commencer à le faire dans la situation actuelle signifierait mettre en doute les résultats futurs du mécanisme sur lequel les deux parties au différend se sont mis d'accord. J'espère que toutes les délégations vont prendre en compte les circonstances délicates dans lesquelles nous nous trouvons.

*Monsieur Aboïmov (Russie)*

Si nous revenons à l'idée du groupe de travail que je viens d'exprimer, le mandat de ce groupe ne devrait en aucune mesure être comparable à celui du groupe de travail ou du groupe créé par les Communautés Européennes. Ainsi qu'il est connu, au sein des Communautés Européennes il s'agit de fonctions sérieuses de médiation, avec lesquelles les deux parties se sont mises d'accord.

Nous parlons, quant à nous, de la création d'un groupe technique d'experts-spécialistes, qui nous présenterait, aux pays membres de la Commission du Danube, un rapport qualifié, qui aiderait chacun de nos pays à définir sa position en connaissance de cause. Ou bien il permettrait à la Commission du Danube d'occuper une position concrète à ce sujet. Pour ne pas donner l'impression que notre groupe technique pourrait saper ou faire échouer le travail, les efforts de médiation des Communautés Européennes, nous proposons que notre groupe d'experts entame ses travaux seulement après l'achèvement des travaux du groupe des Communautés Européennes. Je ne cache pas que dans ce cas nous nous heurterons à des difficultés certaines quant à l'étape pour laquelle nous devrions établir le mandat de notre groupe de travail, étant donné que la réunion d'experts techniques qui est prévue pour le 7 décembre, ne sera pas en mesure de créer un tel groupe de travail. Mais, d'autre part, la création d'un tel groupe constitue l'unique solution possible et la seule issue à la situation dans laquelle nous nous trouvons.

*Monsieur Schmid (Autriche)*

Ayant écouté les nombreuses propositions fort intéressantes et constructives, je me demande s'il ne faudrait pas chercher un certain compromis. J'ai l'impression que nous sommes tous d'accord que la complexité de la question de Gabčíkovo nous intéresse au sein de la Commission du Danube et que nos experts devraient avoir la possibilité d'examiner cette question. D'autre part, il ne faudrait pas déranger les négociations tripartites que nous trouvons fort heureuses et alors le compromis serait de laisser travailler pour l'instant cette commission tripartite, d'informer notre groupe d'experts au mois de décembre sur les résultats et de discuter des questions nous intéressant en tant que Commission du Danube, seulement à une date ultérieure, après la connaissance des résultats de la commission tripartite.

*Monsieur Chmel (Tchécoslovaquie)*

Nous sommes d'accord avec la proposition de M. Schmid.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

La délégation hongroise peut accepter la proposition de M. l'Ambassadeur Schmid, mais notre position est de prendre la décision au sujet de la création du groupe de travail.

*Monsieur Ehrlich-Adam (Autriche)*

La décision de constituer ce groupe d'experts devrait être prise par notre session extraordinaire dans l'entente que ce groupe n'entamera ses travaux qu'après que les résultats des délibérations de la commission tripartite seront connus. Afin que le groupe d'experts puisse entamer ses activités, au mois de décembre par exemple, nous devrions définir son mandat dès cette session extraordinaire. Un groupe de travail peut préparer une question, mais ne peut pas prendre une décision là-dessus. Pour les raisons que je viens d'exposer, je propose que notre session extraordinaire prenne la décision sur l'institution d'un tel groupe d'experts et qu'elle définisse dès aujourd'hui son mandat au moins dans ses grandes lignes, formant un cadre à l'intérieur duquel le groupe d'experts aurait une certaine liberté de mouvement.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

La délégation hongroise peut accepter cette solution que le mandat pourrait être le premier point, et la réunion d'experts peut élaborer un mandat en détail, et en général, le mandat de ce groupe de travail serait le point 1 de notre Ordre du jour.

*Monsieur Beranek (Tchécoslovaquie)*

A notre grand regret, je dois déclarer que nous n'avons pas le mandat d'accepter l'institution d'un tel groupe de travail, d'autant plus que le mandat

concernerait uniquement le point que nous examinons aujourd'hui et non pas l'élimination des seuils de ce secteur du Danube.

*Madame Cucu (Roumanie)*

La délégation roumaine, en désirant trouver une solution au problème auquel nous sommes confrontés, est d'avis que même sans avoir un mandat pour un tel groupe ad hoc, on peut décider de prolonger la réunion d'experts technique prévue pour le mois de décembre. En ce qui concerne le mandat du groupe constitué, nous sommes entièrement d'accord que ce mandat est le point 1 même de l'Ordre du jour.

*Le Président*

Le Secrétariat de la Commission du Danube a préparé et diffusé *le projet de Décision* concernant le point que nous examinons. Je prie les Représentants de se prononcer sur ce projet de Décision.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

Nous proposons de faire inscrire dans le point 4 du projet de Décision ce qui suit: "Donner mandat à la réunion des experts pour les questions techniques de continuer et approfondir l'examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo et de soumettre le rapport à la session de la Commission du Danube."

### *Madame Cucu (Roumanie)*

Il est nécessaire de faire certaines précisions. Il résulte de notre discussion qu'il y a beaucoup de données que nous ne connaissions pas au sujet du système Gabčíkovo. Mais, en même temps, il y a des données que nous connaissons, par exemple: nous connaissons tous les faibles profondeurs existant auparavant dans ce secteur. On a eu des profondeurs de 13 dm. On connaît, grâce au fait que des bâtiments roumains ont déjà été éclusés, que l'écluse permet le passage d'un convoi composé d'un pousseur et de 9 barges de 1600 tonnes. On nous a dit que le système permettra des accroissements de 40% environ de la période totale annuelle de navigation et de 20% environ de la capacité de transport de la flotte danubienne. On connaît aussi la décision de la Quarante-neuvième session de la Commission du Danube d'insister auprès des gouvernements des pays danubiens sur la nécessité d'une réalisation plus rigoureuse des prescriptions de l'art. 3 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), ainsi que des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube. Ce sont des données absolument de nature technique et c'est pour cela que la délégation roumaine a pensé que les questions surgissant en connexion avec la mise en oeuvre de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo ne pourraient trouver un lieu plus approprié pour être examinées et approfondies qu'à la réunion technique du mois de décembre.

En tant que spécialiste, il faut que je me réfère strictement aux problèmes réels, aux données exactes. Si nous avons bien compris, la réunion d'experts technique va décider elle-même, en premier lieu, si on discute, on fait l'examen des problèmes pendant la réunion ou on prolonge la réunion et, en deuxième lieu, qu'on va examiner des problèmes techniques actuels de la navigation internationale danubienne.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

Nous avons commencé de parler du groupe de travail et des questions concernant tout l'investissement de l'ouvrage de Gabčíkovo, c'était le but de notre Ordre du jour et c'est le minimum qui se passe maintenant parce que la délégation tchécoslovaque n'avait pas le mandat de créer ou d'accepter la création d'un groupe de travail. Maintenant nous essayons de trouver une formule acceptable pour la délégation tchécoslovaque.

*Le Président*

Parce qu'on ne peut pas majoriser un pays sur le territoire duquel un tel travail devrait de faire, et cela ne peut se faire ni dans le cadre d'un vote maintenant, ni dans un vote sur le rapport que le groupe technique devra élaborer. Alors, après des consultations ici nous voudrions vous proposer un changement à la formule de M. Bába. A la fin de la formule, on dirait: "et de soumettre un rapport à ce sujet à la session de la Commission du Danube avec l'accord de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie."

*Monsieur Bába (Hongrie)*

La délégation hongroise peut accepter cette amélioration du texte seulement dans le cas où la question sera mentionnée comme point spécial de l'Ordre du jour de cette réunion technique.

*Monsieur Beranek (Tchécoslovaquie)* prie de faire répéter le texte sur le point 4 du projet de Décision.

*Monsieur Bába (Hongrie)* répète le texte sur le point 4 du projet de Décision: "4. De donner mandat à la réunion d'experts pour les questions techniques de continuer comme point de l'Ordre du jour autonome, l'examen des

problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo".

### *Le Président*

La première proposition qui est devant nous c'est le point 4 du projet de Décision, que je lis:

"4. De charger la réunion d'experts pour les questions techniques, si elle le considère nécessaire et avec l'accord de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, de continuer, après la fin de ses travaux, l'examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo."

Nous allons tout d'abord mettre aux voix cette formulation, puis la formulation de M. Bába.

La deuxième variante, qui est celle de M. Bába, est la suivante:

"4. De donner mandat à la réunion d'experts pour les questions techniques de continuer, comme point autonome de l'Ordre du jour, l'examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo."

Nous mettons aux voix le texte sur le point 4, dans les deux versions. D'abord la première et ensuite la deuxième.

### *Monsieur Schmid (Autriche)*

Je regretterai beaucoup si on passait au vote de ce paragraphe du simple fait qu'il s'agit d'une question importante pour nous tous, notamment pour deux membres de la Commission et aussi pour la raison qu'il faut y avoir le concours des deux délégations pour avoir un examen fructueux. Je propose alors de faire encore un petit effort. Je suis convaincu que nous allons trouver une solution.

## *Le Président*

Je suis également persuadé que l'effort peut être fait des deux côtés. Je me permettrai de prier les chefs des délégations de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie de désigner M. Beranek et M. Misur d'essayer de trouver une formule.

Après la pause et les consultations qui ont eu lieu, je constate que les deux délégations ont concerté le texte dans son intégralité. Il y a un appel qui est fait à ce qu'il n'y ait plus de changement, même d'ordre rédactionnel. Le point 4 dans la rédaction acceptée par les deux délégations est le suivant:

"De donner mandat à la réunion d'experts pour les questions techniques de continuer l'examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo, comme point séparé de l'Ordre du jour (sous point 12/h du Plan de travail de la Commission pour 1992/1993)."

Est-ce que nous pouvons considérer toute la décision comme acceptée?

Je constate que la décision concernant le point 1 de l'Ordre du jour: *Des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo* a été adoptée à l'unanimité (doc. CD/SES-IV.Extr./3).

Permettez-moi de passer maintenant à l'examen du point 2 de l'Ordre du jour - *Echange de vues concernant l'application des sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie, conformément à la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie des conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur.*

Je prie les Représentants de se prononcer à ce sujet.

### *Monsieur Philev (Bulgarie)*

En soumettant cette question à l'examen, je voudrais souligner que la Bulgarie a réglementé strictement tous les points de la Résolution 757 dans sa législation intérieure. La question n'est pas de savoir si cette Résolution a priorité sur la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948). Il s'agit de l'interprétation des points 4, 5 et 6 de cette Résolution et de leur rapport avec l'article 27 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948). Pour être plus précis, sur ce secteur du Danube qui fait frontière entre la Bulgarie et la Roumanie, c'est la Bulgarie qui doit arrêter tous les bâtiments naviguant en transit afin de les vérifier. Bien sûr, elle pouvait le faire jusqu'à présent aussi, mais cela aurait été une action unilatérale. C'est pourquoi nous nous sommes consultés à ce sujet avec la Roumanie voisine. Et c'est pourquoi nous voudrions écouter les avis des spécialistes en droit international des pays membres de la Commission du Danube qui sont en même temps membres du Conseil de Sécurité de l'ONU, c'est-à-dire de l'Autriche, de la Hongrie et de la Russie. Nous serions reconnaissants à tous les autres pays membres de la Commission du Danube s'ils exprimaient leur avis à ce sujet. Je vous prie maintenant de donner la parole à M. Baltov, membre de notre délégation.

### *Monsieur Baltov (Bulgarie)*

Le problème qui se pose devant nous a surgi en connexion avec l'application de la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU concernant les sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie - Serbie et Monténégro. Je ne vais pas cacher qu'une importante pression politique a été exercée sur notre pays afin qu'il prenne des mesures unilatérales pour arrêter, perquisitionner et, le cas échéant, retenir les bâtiments qui enfreindraient les sanctions. L'analyse faite par nos juristes, par les spécialistes en droit international nous conduit à la conclusion que les articles du texte de la Résolution ne contiennent pas, à notre connaissance, la suspension du régime de la navigation sur le Danube en ce qui concerne le trafic international de transit. Dans ce cas, toute action entreprise par la partie bulgare serait une preuve de

volonté unilatérale de la part de l'Etat bulgare. Cette inquiétude, qui est la nôtre, découle du fait que sur le secteur bulgare du Danube il n'y a pas de secteur où les deux rives appartiendraient à notre partie. Dans ces circonstances, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) prescrit à la Bulgarie un régime limitatif des formalités douanières. Comme vous le savez, la partie roumaine a déjà soumis des questions au Conseil de Sécurité de l'ONU concernant le régime de navigation et de service des bâtiments naviguant sous pavillon yougoslave. Dans ce sens, notre inquiétude provient de ce que le Comité des sanctions, créé en conformité avec la Résolution 724 de 1991, a répondu seulement en ce qui concerne les bâtiments yougoslaves. Ce n'est pas un secret non plus que nous avons entamé des pourparlers avec la partie roumaine afin d'introduire dans le régime de la navigation sur le Danube des mesures plus sévères, selon les sanctions établies par la Résolution 757. Nous nous sommes également adressés à l'ONU pour recevoir une interprétation pertinente de nos problèmes, mais nous n'avons pas encore reçu de réponse. Plus concrètement, nous nous sommes adressés au Comité des sanctions, qui a été institué par décision du Conseil de Sécurité. Ainsi qu'il fut déjà énoncé par la partie bulgare lors de la Conférence de Londres pour la réglementation du conflit surgi sur le territoire de l'ex-Yougoslavie, la Bulgarie est pleinement décidée de respecter les sanctions selon les prescriptions du Conseil de Sécurité. En ce qui concerne les Résolutions adoptées par le Conseil de Sécurité en conformité avec l'article 103 du Statut de l'ONU, celles-ci ont priorité sur toutes les autres obligations internationales. Dans ce sens, afin d'appliquer un régime de contrôle plus strict sur le secteur commun bulgaro-roumain, la partie bulgare est d'avis qu'elle doit s'adresser à la Commission du Danube pour un échange de vues. Le résultat de cet échange de vues pourrait être constitué, pour la partie bulgare, par certaines recherches, interprétations de la Résolution 757 déjà existante, par l'autorité qui l'a adoptée ou bien l'adoption d'une nouvelle Résolution par le Conseil de Sécurité. Une solution pourrait être constituée également par l'unanimité des délégations ici présentes, quant au fait qu'elles appliquent quand même de la même manière ou ont l'intention d'appliquer les sanctions sur les secteurs communs. Dans la mesure de ses possibilités et de ses moyens techniques, la Bulgarie entend mettre en oeuvre encore plus strictement la Résolution 757 et les actions arrêtées par la communauté internationale.

*Monsieur Prandler (Hongrie)*

L'interprétation correcte et valide peut être donnée par le Conseil de Sécurité de l'ONU même. Néanmoins, étant donné que la Hongrie est un membre non permanent du Conseil de Sécurité de l'ONU pour cette année et pour l'année prochaine et étant donné en même temps que la délégation bulgare a posé les questions aux Représentants des pays membres du Conseil de Sécurité de l'ONU qui se trouvent maintenant dans cette salle, je voudrais ajouter ce qui suit.

En ce qui concerne la Hongrie, depuis le 31 mai dernier nous avons fait de notre mieux pour l'application de la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU. Nous voudrions que cette résolution soit appliquée dans son ensemble, y compris la navigation sur le Danube.

La délégation bulgare a déjà mentionné qu'il y a les paragraphes 4, 5 et 6 qui sont appliqués en tant que sanctions, mais je voudrais souligner l'importance extraordinaire du point 11 de cette Résolution, qui dit: "Appelle tous les Etats, y compris les Etats non membres des Nations Unies", c'est-à-dire le Conseil de Sécurité de l'ONU appelle tous les Etats, y compris les Etats non membres des Nations Unies, et toutes les organisations internationales, et cela concerne la Commission du Danube, à agir à cet égard de façon strictement conforme aux dispositions de la présente Résolution, nonobstant l'existence de tous droits ou obligations conférés ou imposés par tout accord international ou par tout contrat passé, ainsi que toute licence ou permis accordé avant la date de la présente Résolution.

Les délégations ont déjà reçu l'information de New York, selon laquelle il y avait des consultations sur une autre résolution faisant état de la nécessité de renforcer les sanctions en question. Peut-être cette résolution sera adoptée ce soir ou bien demain matin à l'heure de l'Europe Centrale.

Quant à nous, nous pensons, et nous avons reçu une information correspondante, que ce projet de résolution va renforcer la position prise par la Résolution 757, y compris en ce qui concerne la question de la navigation sur le

Danube. Il y a la nécessité que les Etats arrêtent les cargos, inspectent et vérifient la destination et la cargaison de ces bâtiments dans le but d'assurer une application stricte des prescriptions des Résolutions 713 et 757.

*Monsieur Baltov (Bulgarie)*

Je voudrais souligner que nous n'avons jamais contesté le texte du point 11 de ladite Résolution de l'ONU, mais nous attirons l'attention sur la partie de ce point qui dit: "Agir en stricte conformité avec les dispositions de la Résolution donnée". Le problème qui se pose pour nous est celui de l'ampleur des actions que les Etats doivent entreprendre en conformité avec les dispositions de la Résolution donnée.

*Monsieur Diaconu (Roumanie)*

Cette Résolution a été adoptée comme un compromis, et il y a des questions qui ne sont pas claires. Il n'y a par exemple rien sur les sanctions maritimes. Il est évident que l'on ne peut pas faire un embargo sur le Danube si on ne le fait pas par mer, ou ça n'aurait pas de sens. Nous avons reçu l'interprétation donnée par le Comité du Conseil de Sécurité de l'ONU selon laquelle les sanctions décidées par le Conseil ont priorité sur les obligations découlant de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948).

La délégation de la Roumanie a distribué deux lettres d'interprétation. Nous avons voulu dès le début avoir des échanges de vues sur la question dans le cadre de la Commission du Danube, parce que nous estimons qu'il faut que tous les membres de la Commission procèdent de la même manière. Dans l'une de ces lettres nous avons dit que tous les navires devaient se soumettre au contrôle et dans l'autre nous avons demandé des renseignements de votre part.

Il est très bien que les trois représentants des pays membres du Conseil de Sécurité de l'ONU se trouvent ici avec nous parce qu'ils peuvent ainsi prendre en considération les intérêts des Etats danubiens et les intérêts de la sécurité internationale.

Quels sont les problèmes auxquels nous sommes confrontés?

Nous avons réglé à peu près toutes les questions concernant les navires roumains. Il y a le problème avec d'autres navires, où faut-il faire le contrôle sur le Danube et par quel moyen. Nous pouvons le faire sur le secteur roumain, disons de Galați à Călărași, à Giurgiu même. Nous pouvons aussi le faire en commun avec nos collègues bulgares sur le secteur commun.

Les spécialistes bulgares et roumains se sont réunis et ont établi une technologie de travail. Cependant nous n'avons pas les moyens techniques pour faire un contrôle au long du Danube. Nous n'avons pas de vedettes rapides pour le faire. Nous avons demandé l'assistance aux groupes de Bruxelles, de Vienne, et bien sûr à la Conférence sur la Sécurité et la coopération en Europe.

Le problème le plus difficile est qu'il y a des navires qui ne veulent pas se soumettre au contrôle et qui passent sur le Danube sans écouter les signaux d'arrêt pour le contrôle. Nous avons donné les noms de ces navires aux autorités de Bruxelles et de Vienne pour prendre les mesures nécessaires.

Le problème est que l'on demande toujours à nous de prendre les mesures et non pas aux pays d'où ces navires viennent, bien que ces pays aient, eux aussi, la même obligation que nous d'appliquer les sanctions. Ici, ce n'est pas le contrôle qui est le plus important, c'est l'obligation d'appliquer les sanctions.

### *Le Président*

Maintenant je dois vous informer, et je voudrais surtout informer nos collègues qui sont représentants des pays membres du Conseil de Sécurité de l'ONU, que le Président de la Commission du Danube et le Directeur du

Secrétariat de la Commission du Danube. c'est-à-dire M. Strasser et moi. nous venons d'envoyer au Conseil de Sécurité de l'ONU, à ce Comité, une lettre pour demander l'autorisation du transfert d'une somme, représentant la contribution de la Yougoslavie à la Commission du Danube, d'un compte d'une banque de Londres au compte de la Commission du Danube à la Banque Nationale de Hongrie. Dans une première phase, la banque d'Angleterre a refusé le transfert. Selon nous, ce transfert ne tombe pas sous le coup des sanctions du Conseil de Sécurité de l'ONU. Une copie a été envoyée aux représentants de la Fédération Russe, de la Hongrie et de l'Autriche à l'ONU, à New York. Dans l'intérêt de la Commission du Danube, nous vous prions de soutenir cette demande.

S'il n'y a plus personne qui voudrait intervenir au sujet du point 2 de l'Ordre du jour, je propose d'entamer l'examen de la conclusion, à savoir du projet de Communication concernant ce point, qui a été rédigé, en conformité avec le mandat que nous lui avons confié, par la délégation bulgare. La délégation roumaine peut l'accepter.

*Monsieur Crevar (Yougoslavie)* déclare que sa délégation s'abstient d'adopter le projet de communication.

#### *Le Président*

Nous avons pris note de votre abstention. Il a y donc 7 voix pour et une abstention.

Je constate que la communication au sujet du point 2 de l'Ordre du jour - Echange de vues concernant l'application des sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie, conformément à la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie de conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur, a été adoptée à la majorité des voix - (doc. CD/SES-IV. Extr./4).

Je propose de passer à l'examen du point 3 de l'Ordre du jour - Les actions de la République Fédérale de Yougoslavie en ce qui concerne l'introduction des taxes pour le passage des bâtiments en transit.

Je prie les Représentants de se prononcer sur cette question.

*Monsieur Strasser (Directeur du Secrétariat de la Commission du Danube)*

Entre le 1er et le 6 novembre de cette année a eu lieu à Bratislava, la 37<sup>e</sup> Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne. Lors de cette réunion, les directeurs généraux ont également été informés de l'adoption des mesures susmentionnées par la République Fédérale de Yougoslavie. Ils ont pris la décision d'introduire dans leur protocole la formule suivante que j'ai l'honneur de vous lire sur la demande de la Conférence des directeurs:

"Les entreprises de navigation ont examiné l'information reçue quant à l'introduction par la Yougoslavie de taxes pour le passage des bâtiments sur le secteur yougoslave du Danube. Remarquant que cette décision contredit les dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) la Conférence des directeurs a adressé à la Commission du Danube la demande d'entreprendre les mesures nécessaires afin de s'opposer auxdites actions de la Yougoslavie."

*Monsieur Tkatch (Ukraine)*

Ainsi qu'il ressort de la lettre du Représentant de la République Fédérale de Yougoslavie à la Commission du Danube, à partir du 11 novembre 1992 la RFY a introduit unilatéralement un tarif pour le passage des bâtiments étrangers sur son secteur du Danube. Si on l'examine dans son essence, en faisant abstraction des formulations philologico-juridiques de ces dispositions, ce tarif constitue en effet l'introduction d'un péage pour le transit des bâtiments, qui plus est, à la suite d'une telle introduction unilatérale de ce tarif, plusieurs bâtiments de l'Ukraine ont déjà été arrêtés, ainsi que, selon nos informations, des bâtiments

d'autres Etats danubiens. Des exigences illégales ont été formulées à l'égard de ces bâtiments quant au paiement de la taxe pour le transit sur le secteur yougoslave du Danube. Tout ceci a une influence négative sur la navigation sur le Danube dans son ensemble, y compris sur la garantie de sa sécurité.

L'Ukraine, en tant qu'Etat danubien ayant signé en 1948 la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) et membre de la Commission du Danube, ne peut rester indifférente à l'égard de telles actions unilatérales de la RFY en rapport avec lesquelles nous avons exprimé notre profonde inquiétude quant à l'éventuel cours indésirable de l'évolution des événements dans le domaine de l'assurance du régime de la libre navigation sur le Danube.

Partant de ce qui précède, dans la note du Ministère des Affaires Etrangères en date du 12 novembre, présentée au Secrétariat de la Commission du Danube le 13 novembre, en conformité avec l'article 16 des Règles de procédure de la Commission du Danube l'Ukraine a exigé l'inclusion, in extremis, à l'Ordre du jour de la présente session de la Commission du Danube de la question des actions illégitimes de la RFY liées à l'introduction, par elle, des taxes pour le transit des bâtiments. Les bâtiments étrangers sont arrêtés sur le Danube sur le territoire de la RFY aujourd'hui déjà, et dans ces conditions la Commission du Danube ne peut rester à l'écart des événements ayant eu lieu.

Il n'y a pas si longtemps, la RFY avait posé la question de l'examen en session extraordinaire de la Commission du Danube de la disposition concernant l'introduction de taxes. Toutefois, cette question n'a pas été incluse à l'ordre du jour parce que, probablement, les dispositions des Règles de procédure de la Commission du Danube qui l'auraient autorisé, n'avaient pas été respectées. Cela est un fait accompli. Cependant, cela ne donne en aucune mesure à la RFY des raisons d'introduire unilatéralement un tel tarif.

La question se pose de savoir si nous considérons que la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) est en vigueur et si le respect de ses dispositions est obligatoire pour les Etats qui l'ont signée? Nous rendons-nous compte des conséquences que pourrait avoir pour le Danube

- la plus importante artère de transport de l'Europe - le refus d'exécuter les dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948)?

L'Ukraine, se guidant des normes du droit international, donne une réponse indubitablement positive.

Le non-accomplissement d'une des dispositions, qui serait un précédent, entraînera inévitablement une réaction en chaîne.

Partant de ceci, l'Ukraine déclare que les actions de la RFY visant l'introduction, à partir du 11 novembre, d'un tarif sont illégitimes et contredisent directement les dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), à savoir des articles 1, 2, 3, 35, 38 et 42 de cette Convention.

De telles actions unilatérales de la RFY peuvent avoir des conséquences à long terme et hautement dangereuses étant donné qu'elles menacent l'existence-même de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948). Si nous nous engageons sur une telle voie, alors le mécanisme de la coopération des pays danubiens visant à assurer la navigation sur le Danube sera menacé. Et c'est dans notre intérêt commun qu'il faut faire tout le possible pour ne pas le permettre. Cela serait trop dangereux autant pour chaque pays danubien que pour l'Europe toute entière.

C'est pourquoi l'Ukraine déclare sa protestation résolue contre de telles actions unilatérales de la RFY et exige la cessation de ces actions ainsi que la suspension des actes normatifs y relatifs adoptés par les autorités compétentes de la RFY à ce sujet. Tous les bateaux retenus doivent être relâchés. Nous estimons également que la Commission du Danube doit prendre une position appropriée au sujet de cette question en se guidant pour ce faire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) signée par les représentants des Etats qui en font partie.

En outre, le versement de ces taxes à la RFY de la part des Etats membres de l'ONU, tout comme l'introduction même d'un tel tarif par les autorités de la RFY constituent une violation des dispositions de la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, notamment de ses points 3, 5 et 9.

Pour conclure, je voudrais dire qu'il est sans aucun doute possible de prendre en compte les difficultés auxquelles se heurte la RFY aujourd'hui. Tous les problèmes surgis peuvent et doivent être résolus par nous dans l'esprit constructif de la recherche de solutions acceptables, tout en respectant strictement les normes de droit international. D'autant plus que le mécanisme de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) prévoit un point concret pour l'examen et la solution de telles questions. J'ai en vue en premier lieu les dispositions des articles 4 et 10 de la Convention.

Ceci est également indiqué directement par la disposition de l'article 19 des Règles de procédure de la Commission du Danube, où il est dit sans ambiguïté que "les propositions relatives à l'établissement de nouvelles taxes ou à la modification des tarifs existants, doivent, comme à l'ordinaire, être inscrites à l'ordre du jour de la session ordinaire de la Commission".

*Monsieur Philev (Bulgarie)*

Aujourd'hui, à la réunion préliminaire des Représentants, je ne disposais pas des informations que je veux vous communiquer maintenant. A mon grand regret, la Bulgarie, tout comme l'Ukraine, fait partie des pays dont les bâtiments ont été illégalement et unilatéralement retenus. Chronologiquement parlé, le premier bâtiment retenu était le "Han Krum" (de type "ro-ro") dans le secteur de Bezdan. Selon nos informations après avoir stationné durant trois jours et, évidemment payé 4000 DM, le bâtiment a été relâché et il poursuit sa route vers la Bulgarie.

Le deuxième cas est celui du bâtiment "Hadji Dimitr" conduisant six barges. Il a été arrêté le 15 novembre, à 9 heures, près de Veliko Gradiste. Le bâtiment remontait le Danube et, selon des informations préliminaires, il aurait

été exigé qu'il verse une somme de 11.000 dollars USA. Notre inquiétude est la même que celle des collègues ukrainiens. Et dans ce contexte nous soutiendrons pleinement leur proposition relative au troisième point de l'Ordre du jour. Nous pensons que demain peut-être il sera exigé que les bâtiments d'autres Etats paient des sommes similaires.

*Monsieur Constantin (Roumanie)*

La partie roumaine n'exclut pas la possibilité d'établir des taxes ou contributions quant aux travaux d'envergure effectués par les pays membres de la Commission afin de maintenir l'un ou l'autre secteur en état de navigabilité.

Nous estimons que le pays, ou les pays concernés, doivent justifier pour chaque cas la nécessité des travaux respectifs pour le maintien et l'amélioration des conditions de la navigation sur leur secteur respectif du Danube.

La demande du pays respectif, avec la documentation technique justificative doit être présentée à la Commission du Danube conformément à l'article 35 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948).

Dans ce sens, la partie roumaine est prête à examiner avec les autres pays membres de la Commission toute demande d'établissement de taxes ou de contributions pour effectuer de tels travaux. Toute la question doit être abordée sur la base d'une documentation technique partant des prévisions de la Convention et non pour des raisons politiques.

*Monsieur Beranek (Tchécoslovaquie)*

Malheureusement notre délégation aussi a reçu des informations toute fraîches sur le fait que nos bâtiments ont été retenus sur le secteur yougoslave et attendent nos actions. Pour ces raisons, notre délégation également soutiendra fermement le projet de résolution présenté par l'Ukraine et appellera la RFY à

suspendre toutes mesures mises en oeuvre à partir du 11 novembre 1992. Notre Ambassadeur à Belgrade a reçu l'instruction de transmettre une protestation au Gouvernement de la RFY.

*Monsieur Schmid (Autriche)*

Nous n'avons pas d'information que des bâtiments autrichiens auraient été retenus. Toutefois, nous considérons que toute introduction de taxe par moyen unilatéral, donc illégal, est contraire aux dispositions de la Convention, et de plus, contraire à la coopération des pays danubiens. Nous avons tous intérêt, y compris la République Fédérale de Yougoslavie, à revenir le plus vite possible à la coopération qui s'est établie très heureusement dans le passé. Pour l'instant nous n'avons d'autre choix que d'appuyer entièrement le projet de résolution, tel qu'il a été proposé par l'Ukraine.

*Monsieur Bába (Hongrie)*

La délégation hongroise soutient le projet de résolution proposé par la délégation de l'Ukraine. A notre avis, la Commission du Danube doit exprimer sa position au sujet de la suspension de cette décision par le Gouvernement de la Yougoslavie.

*Monsieur Dorokhine (Russie)*

Lors de la réunion consultative des Représentants notre délégation s'est prononcée dans le sens de ne pas faire inclure la question donnée à l'Ordre du jour de la Session extraordinaire, se fondant sur le fait que la question en soi est compliquée et importante et que de toute façon l'Ordre du jour de la session extraordinaire comprenait déjà des questions compliquées.

Le cours actuel des discussions à ce sujet nous persuade que notre position était correcte parce que, tout en comprenant l'inquiétude de nos collègues des autres pays qui se sont heurtés aux conséquences pratiques de ces mesures, nous devons néanmoins nous en tenir aux stipulations de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), y compris celles de son article 35. Et si nous voulons réellement trouver une solution solidement fondée, il est indispensable d'écouter la position de la partie yougoslave, concernant la manière dont elle entend faire valoir ses droits découlant de l'article 35, ce qui suppose la nécessité de créer à ce sujet un groupe de travail ou de rédaction qui travaillerait en conformité avec les procédures de la Commission du Danube et non pas de résoudre cette question à la hâte sur l'unique base d'un projet de Résolution présenté d'emblée à la séance plénière.

*Monsieur Crevar (Yougoslavie)*

Le Ministre fédéral des Transports et des Communications a adopté les tarifs pour l'utilisation des ouvrages de sécurité sur les voies d'eau intérieures qui prévoit un péage pour le trafic des bâtiments étrangers, dont le taux est de 0,003 dollars USA par tonne DWT pour chaque kilomètre de chenal utilisé sur le secteur yougoslave du Danube.

L'application de ce tarif à partir du 11 novembre 1992 aux points de frontière de Bezdán et de Veliko Gradište a été communiquée par l'entremise du Ministère fédéral des Affaires Etrangères aux pays membres de la Commission du Danube, et par l'entremise du Représentant de la RFY à la Commission du Danube, aux pays membres de la Commission du Danube et au Secrétariat de la Commission.

En raison des difficultés surgies dans la garantie des moyens pour l'entretien du chenal du Danube en RFY, qui est utilisé à l'heure actuelle exclusivement par des bâtiments étrangers, le tarif adopté ci-dessus sera appliqué jusqu'au moment où la participation des bâtiments yougoslaves au trafic international sur le Danube sera assurée. Tout ceci est en concordance avec les dispositions de la Convention. Ces dispositions stipulent la libre navigation et la

libre utilisation des ports pour des opérations de chargement et de déchargement.

L'adoption dudit tarif devait être concertée au préalable avec la Commission du Danube. Dans ce sens, sur la base de la décision du Gouvernement de la RFY, le Ministre fédéral des Transports et des Communications s'est adressé par ses lettres du 21 septembre et du 2 octobre, au Président de la Commission du Danube avec la prière d'examiner en session extraordinaire la question susmentionnée afin d'aboutir à un accord quant à l'introduction de tarifs pour le trafic pendant la période d'action des sanctions entravant le fonctionnement de l'économie de la RFY. Il n'y a pas encore de réponse à ce sujet.

Après la proposition faite par la Yougoslavie, la Hongrie a proposé de convoquer une session extraordinaire de la Commission du Danube. La proposition hongroise a été acceptée et la session est déjà convoquée.

Des violations évidentes des principes de la liberté de la navigation et de l'utilisation des ports, confirmés par les dispositions des articles 1<sup>er</sup> et 24 de la Convention relative aux bâtiments naviguant sous tout pavillon, sont commises pendant la seconde moitié de cette année à l'égard des bâtiments yougoslaves par tous les pays danubiens.

La flotte yougoslave ne navigue plus et les ports ne travaillent pas.

Quand il s'agit des conséquences inévitables, ceux qui font des propositions, qui prennent des décisions et qui les exécutent se réfèrent également aux dispositions de la Convention. Les obligations concernant l'entretien du chenal sur le Danube, conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) n'ont pas changé en ce qui concerne la Yougoslavie.

C'est dans ce contexte que surgit la question de l'acquisition des moyens indispensables pour assurer dans ces conditions la sécurité de la navigation des bâtiments étrangers.

Pour les raisons susmentionnées a été adopté et mis en vigueur le tarif sur le trafic réalisé par les bâtiments étrangers. Dans les conditions actuelles un tel péage est possible pour les bâtiments étrangers uniquement aux points de frontière et en République Fédérale de Yougoslavie.

Il est actuellement impossible de percevoir des impôts pour l'entretien du chenal de la part des entreprises de navigation fluviale yougoslaves et des autres branches de l'économie.

En conclusion, la délégation yougoslave souligne particulièrement ce qui suit:

La Yougoslavie suspendra le tarif sur le trafic aussitôt que le financement basé sur la navigation des bâtiments de la République Fédérale de Yougoslavie en trafic international sera assuré, ce dont ont été informés tous les pays membres de la Commission du Danube. Toute la question réside dans la garantie de la sécurité de la navigation sur le secteur yougoslave du Danube et dans la manière dont elle sera financée.

*Monsieur Tkatch (Ukraine)*

Nous sommes reconnaissants à tous les Etats danubiens qui ont compris notre inquiétude et nous ont soutenus. Cette question présente pour nous une importance extraordinaire et sa solution ne souffre pas de retard. Si nous n'entreprenons pas à ce sujet des actions adéquates immédiates, le mécanisme même de la coopération des pays danubiens dans la région peut se trouver menacée. En même temps, ayant écouté certaines interventions, nous voulons préciser certains moments.

Avant tout, comme nous l'entendons, l'opinion a été exprimée par tous les pays danubiens aussi bien que par les Etats participant à la présente session extraordinaire, que les dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) doivent être strictement respectées, y

compris les dispositions de l'article 35 de la Convention, qui fut mentionné par le distingué Représentant de la Russie. De toute évidence, c'est par hasard que le Représentant de la Fédération Russe n'a pas prononcé les mots "après s'être concertés avec la Commission" qui sont contenus dans l'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."

L'essence de la question peut être réduite à une formule toute brève: l'introduction du tarif par la République Fédérale de Yougoslavie contredit tout une série de dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) et la décision de la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU. De telles actions de la République Fédérale de Yougoslavie portent également atteinte à la majorité des pays ici présents, directement en tant que pays danubiens, à la différence d'autres pays pour lesquels cette question a le caractère d'une discussion théorique seulement.

C'est pourquoi je voudrais souligner encore une fois que la position de l'Ukraine, soutenue par la majorité des Etats, est contenue dans le principe selon lequel les normes de droit international doivent être respectées. D'autant plus que le mécanisme même de la Convention propose une voie concrète pour la solution d'un éventuel problème de ce genre.

### *Le Président*

S'il n'y a plus personne qui voudrait prendre la parole, permettez-moi de passer maintenant au texte de Résolution proposé par l'Ukraine.

La délégation de la Fédération Russe propose le texte suivant pour le premier alinéa de la Résolution:

"La Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube a écouté l'information concernant les conséquences de l'introduction à partir du 11 novembre 1992 par la République Fédérale de Yougoslavie du tarif pour l'utilisation des installations de sécurité de la navigation sur son secteur du Danube. La Commission a noté que de telles actions entreprises unilatéralement par la partie yougoslave ont mené à ce que, actuellement, les autorités de la République Fédérale de Yougoslavie retiennent certains bâtiments étrangers et des convois de barges chargées naviguant sur le Danube."

Je mets au vote l'amendement de la Fédération Russe sur le premier alinéa du projet de Résolution. Je constate que deux délégations ont voté en faveur de cet amendement, et que de cette manière l'amendement est rejeté.

Je mets aux voix le premier alinéa du projet de Résolution selon la proposition initiale de l'Ukraine. Je constate que cinq délégations ont voté en faveur de cet alinéa, une délégation a voté contre et deux autres se sont abstenues. L'alinéa a été adopté.

Nous passons à l'examen du deuxième amendement: la Fédération Russe propose de biffer les alinéas 2 et 3 du projet de Résolution proposé par l'Ukraine.

Cet amendement est mis aux voix. Je constate qu'une seule délégation a voté "pour", c'est pourquoi l'amendement est rejeté. Les alinéas 2 et 3 du projet de Résolution restent dans leur formulation précédente, celle qui fut proposée par l'Ukraine.

Nous passons maintenant à l'amendement de la délégation de la Fédération Russe au dernier alinéa du projet de Résolution. Le contenu en est le suivant:

"En soulignant l'importance du strict respect de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), y compris de l'article 35, et exprimant son inquiétude ..."

Je mets au vote cet amendement. Je constate que cinq délégations ont voté pour cet amendement et trois délégations, contre. L'amendement est adopté.

Le projet de Résolution est mis aux voix dans son intégralité, et adopté à la majorité des voix (7 voix "pour", 1 voix "contre" - le Représentant de la Yougoslavie) - doc. CD/SES-IV. Extr./5.

Nous avons épuisé l'Ordre du jour. Je propose maintenant de concerter le communiqué de presse. Permettez-moi de vous le lire.

"La Commission du Danube, organisation intergouvernementale du domaine des questions de la navigation sur le Danube, a tenu sa Quatrième session extraordinaire à son siège, à Budapest, le 16 novembre 1992.

Aux travaux de la session ont pris part les délégations de la République d'Autriche, de la République de Bulgarie, de la République de Hongrie, de la Fédération Russe, de la Roumanie, de la République Fédérative Tchèque et Slovaque, de l'Ukraine et de la République Fédérale de Yougoslavie.

A sa Session extraordinaire, la Commission du Danube a décidé: "...", puis suivent les textes des trois documents conclusifs que nous venons d'adopter (doc. CD/SES-IV. Extr./3, 4 et 5).

Le Président note qu'il n'y a pas de remarques sur le projet de Communiqué et le déclare adopté.

Il constate que le contenu de l'Ordre du jour de la Quatrième session extraordinaire est épuisé. Il remercie tous les Représentants, les membres des délégations et le Secrétariat de la Commission du Danube pour le travail accompli et déclare la Quatrième session extraordinaire clôturée.

La séance est levée à 22 heures.

Le Président  
de la Commission du Danube

Le Secrétaire  
de la Commission du Danube

I. Diaconu

R. Sova

## DECISION

*de la Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube  
concernant les problèmes actuels de la navigation internationale  
danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction  
de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo*

*(Adoptée à la séance plénière du 16 novembre 1992)*

La Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube

*Fermement résolue* d'assurer la réalisation des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948), y compris de son article 3;

*Après avoir examiné* les problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo;

DECIDE:

*1. de prendre note* de l'information donnée par les délégations de la Hongrie et de la République Fédérative Tchèque et Slovaque sur les problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo;

2. *de soutenir* les efforts déployés par la Hongrie et la République Fédérative Tchèque et Slovaque dans le cadre de la rencontre de Londres du 28 octobre 1992 avec la participation de la Commission des Communautés Européennes, afin de surmonter les difficultés apparues sur le Danube en connexion avec le complexe d'ouvrages hydrotechniques de Gabčíkovo-Nagymaros;

3. *d'inviter* la République de Hongrie et la République Fédérative Tchèque et Slovaque de tenir au courant les pays membres de la Commission du Danube de toutes mesures adoptées, visant à la solution du problème en question et surtout d'informer la réunion d'experts pour les questions techniques de la Commission (7-15 décembre 1992) des conclusions de la réunion trilatérale;

4. *de donner mandat* à la réunion d'experts pour les questions techniques de continuer l'examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo, comme point séparé de l'Ordre du jour, sous point 12 h) du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1992/1993.

Quatrième session extraordinaire

## COMMUNICATION

*de la Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube concernant l'application des sanctions à l'encontre de la République Fédérative de Yougoslavie, conformément à la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie des conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve, en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur*

*(Adoptée à la séance plénière du 16 novembre 1992)*

Sur la proposition de la délégation de la République de Bulgarie un échange de vues a eu lieu dans le cadre du point 2 de l'Ordre du jour. Des avis ont été exprimés que la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU impose aux pays membres de la Commission du Danube l'obligation d'effectuer le contrôle rigoureux des transports internationaux, y compris des transports de transit internationaux sur le Danube, afin de mettre en oeuvre les dispositions de cette Résolution. Il a été également indiqué que certains Etats ne disposent pas des moyens techniques nécessaires pour l'exécution de ce contrôle. On a aussi souligné la responsabilité de tous les Etats sous les pavillons desquels naviguent les bâtiments sur le Danube de respecter rigoureusement le régime des sanctions en conformité avec la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU.

## RESOLUTION

*de la Quatrième session extraordinaire de la Commission du Danube  
concernant les actions de la République Fédérale de Yougoslavie  
en ce qui concerne l'introduction de taxes pour le  
passage des bâtiments en transit*

*(Adoptée à la séance plénière du 16 novembre 1992)*

A partir du 11 novembre 1992 la République Fédérale de Yougoslavie a introduit, d'une façon unilatérale et sans concertation avec la Commission du Danube, un tarif à l'égard des bâtiments étrangers qui par sa nature constitue en effet un paiement pour le passage des bâtiments transitant son secteur du Danube. De telles actions de la partie yougoslave ont mené à ce que, actuellement, les autorités de la RFY retiennent certains bâtiments étrangers et des convois de barges chargés naviguant sur le Danube, ce qui influence négativement le régime de la navigation sur tout le parcours du Danube.

Ladite introduction unilatérale par la partie yougoslave d'un tarif pour l'utilisation des installations de sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures se trouve en contradiction évidente avec les dispositions fondamentales de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, notamment avec les articles 1, 2, 3, 35, 38 et 42.

L'application du tarif susdit à l'égard des bâtiments étrangers contredit également les dispositions de la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU.

En soulignant l'importance du strict respect de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, y compris de l'art. 35, et exprimant son inquiétude quant au cours indésirable que pourrait éventuellement prendre le développement des événements dans le domaine de la garantie du régime de la libre navigation sur le Danube suite à l'adoption unilatérale par la RFY du tarif susdit, la Commission du Danube propose à la RFY de suspendre l'action du tarif introduit à partir du 11 novembre 1992 à l'égard des bâtiments étrangers et de libérer incessamment tous les bâtiments étrangers retenus auparavant.

## COMMUNIQUE

La Commission du Danube, organisation intergouvernementale du domaine des questions de la navigation sur le Danube, a tenu sa Quatrième session extraordinaire à son siège, à Budapest, le 16 novembre 1992.

Aux travaux de la session ont pris part les délégations de la République d'Autriche, de la République de Bulgarie, de la République de Hongrie, de la Fédération Russe, de la Roumanie, de la République Fédérative Tchèque et Slovaque, de l'Ukraine et de la République Fédérale de Yougoslavie.

A sa Session extraordinaire, la Commission du Danube a décidé:

*De prendre note* de l'information donnée par les délégations de la Hongrie et de la République Fédérative Tchèque et Slovaque sur les problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo;

*De soutenir* les efforts déployés par la Hongrie et la République Fédérative Tchèque et Slovaque dans le cadre de la rencontre de Londres du 28 octobre 1992 avec la participation de la Commission des Communautés Européennes, afin de surmonter les difficultés apparues sur le Danube en connexion avec le complexe d'ouvrages hydrotechniques de Gabčíkovo-Nagyymaros;

*D'inviter* la République de Hongrie et la République Fédérative Tchèque et Slovaque de tenir au courant les pays membres de la Commission du Danube de toutes mesures adoptées, visant à la solution du problème en question et surtout d'informer la réunion d'experts pour les questions techniques de la Commission (7-15 décembre 1992) des conclusions de la réunion trilatérale;

*De donner mandat* à la réunion d'experts pour les questions techniques de continuer l'examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo, comme point séparé de l'Ordre du jour, sous point 12 h) du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1992/1993.

Sur la proposition de la délégation de la République de Bulgarie un échange de vues a eu lieu dans le cadre du point 2 de l'Ordre du jour. Des avis ont été exprimés que la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU impose aux pays membres de la Commission du Danube l'obligation d'effectuer le contrôle rigoureux des transports internationaux, y compris des transports de transit internationaux sur le Danube, afin de mettre en oeuvre les dispositions de cette Résolution. Il a été également indiqué que certains Etats ne disposent pas des moyens techniques nécessaires pour l'exécution de ce contrôle. On a aussi souligné la responsabilité de tous les Etats sous les pavillons desquels naviguent les bâtiments sur le Danube de respecter rigoureusement le régime des sanctions en conformité avec la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU.

A partir du 11 novembre 1992 la République Fédérale de Yougoslavie a introduit, d'une façon unilatérale et sans concertation avec la Commission du Danube, un tarif à l'égard des bâtiments étrangers qui par sa nature constitue en effet un paiement pour le passage des bâtiments transitant son secteur du Danube. De telles actions de la partie yougoslave ont mené à ce que, actuellement, les autorités de la RFY retiennent certains bâtiments étrangers et des convois de barges chargés naviguant sur le Danube, ce qui influence négativement le régime de la navigation sur tout le parcours du Danube.

Ladite introduction unilatérale par la partie yougoslave d'un tarif pour l'utilisation des installations de sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures se trouve en contradiction évidente avec les dispositions fondamentales de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, notamment avec les articles 1, 2, 3, 35, 38 et 42.

L'application du tarif susdit à l'égard des bâtiments étrangers contredit également les dispositions de la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU.

En soulignant l'importance du strict respect de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, y compris de l'art. 35, et exprimant son inquiétude quant au cours indésirable que pourrait éventuellement prendre le développement des événements dans le domaine de la garantie du régime de la libre navigation sur le Danube suite à l'adoption unilatérale par la RFY du tarif susdit, la Commission du Danube propose à la RFY de suspendre l'action du tarif introduit à partir du 11 novembre 1992 à l'égard des bâtiments étrangers et de libérer incessamment tous les bâtiments étrangers retenus auparavant.

# SOMMAIRE

	page
Liste des participants.....	3
Ordre du jour de la Quatrième session extraordinaire.....	7
Procès-verbal N° 8 (16 novembre 1992).....	9
Ouverture de la session.....	10
Intervention de la délégation d'Autriche.....	10
Adoption de l'Ordre du jour.....	11
Point 1 de l'Ordre du jour - Examen des problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabčíkovo.....	12
Interventions des délégations des pays membres de la Commission (Hongrie, Tchécoslovaquie, Russie, Ukraine, Roumanie, Bulgarie, Autriche, Yougoslavie).....	12
Adoption de la Décision .....	35
Point 2 de l'Ordre du jour - Echange de vues concer- nant l'application des sanctions à l'encontre de la Répu- blique Fédérale de Yougoslavie, conformément à la Résolution 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie des conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve, en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur .....	39

Interventions des délégations des pays membres de la Commission (Bulgarie, Hongrie, Roumanie, Yougoslavie)...	40
Adoption de la Communication .....	45
Point 3 de l'Ordre du jour - Les actions de la République Fédérale de Yougoslavie en ce qui concerne l'introduction des taxes pour le passage des bâtiments en transit .....	46
Interventions des délégations des pays membres de la Commission (Ukraine, Bulgarie, Roumanie, Tchécoslovaquie, Autriche, Hongrie, Russie, Yougoslavie).....	46
Adoption de la Résolution .....	55
Adoption du Communiqué .....	57
Clôture de la Session .....	58
<b>DECISION</b> concernant les problèmes actuels de la navigation internationale danubienne à la suite de la mise en oeuvre de la construction de l'ouvrage hydrotechnique de Gabcikovo .....	59
<b>COMMUNICATION</b> concernant l'application des sanctions à l'encontre de la République Fédérale de Yougoslavie, conformément à la Résolution N° 757 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et la garantie des conditions normales pour la navigation sur le Danube, y compris pour le trafic de transit sur le fleuve, en conformité avec la pratique internationale établie et le régime juridique international en vigueur .....	61

RESOLUTION concernant les actions de la République  
Fédérale de Yougoslavie en ce qui concerne  
l'introduction de taxes pour le passage des  
bâtiments en transit .....

63

COMMUNIQUE .....

65