

*fleuve doit être universel*, comme pour la navigation maritime, comme pour l'aéronautique. Je ne suis pas d'avis du tout que la navigation fluviale doive être réglée d'une façon autonome et régionale, — je suis résolument partisan d'une solution commune des problèmes du Danube.

Comment ces problèmes ont-ils été résolus jusqu'ici en fait et en droit ?

*En droit d'abord* :

En ce qui concerne les fleuves internationaux, le principe de la liberté de navigation peut s'énoncer ainsi qu'il suit : les fleuves internationaux sont ouverts à la navigation et au commerce universels. Les bâtiments des sujets riverains et ceux des sujets étrangers y sont traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité. Ce principe découle du droit naturel, qui assimile l'eau courante à l'air et à la mer, c'est-à-dire à des choses communes à tous et qui ne peuvent jamais être monopolisées.

Les fleuves internationaux sont les grandes voies de communication, indispensables au commerce du monde ; ils doivent rester libres et ouverts à toutes les nations.

Ce droit naturel a été reconnu et consacré par le droit de la Révolution française. C'est un arrêté du Conseil exécutif provisoire, en date du 16 novembre 1792, relatif à la Meuse et à l'Escaut, qui créa la première Charte des libertés fluviales. Au Congrès de Rastadt, le 3 mars 1798, le même principe de liberté a été étendu au Rhin, non sans rencontrer, bien entendu, l'opposition obstinée des hommes d'Etat d'outre-Rhin, encore imbûs des idées féodales. Le Rhin n'a d'ailleurs été complètement libéré que par une convention élaborée à Paris le 15 août 1804 et qui constitue le premier Code moderne de législation inter-