

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

Т О М

5

**PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

T O M E

5

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

T O M E

5

PROCES-VERBAUX
DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 5

Cinquième session

tenue à Galatz,

du 10—19 décembre 1951

(Procès-verbaux No. 34—41)

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
LISTE DES DELEGATIONS	201
PROCES-VERBAL No. 54 Ouverture de la session — Ordre du jour — Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur son travail en 1951 (Séance du 10 décembre 1951)	205
PROCES-VERBAL No. 55 Rapport du Groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1951 — Décision concernant le rapport du Secrétariat sur son travail en 1951 — Rapport sur l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube (Séance du 11 décembre 1951)	211
PROCES-VERBAL No. 56 Discussion du projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube article par article (Séance du 13 décembre 1951)	227
PROCES-VERBAL No. 57 Discussion du projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube article par article (Séance du 14 décembre 1951)	237
PROCES-VERBAL No. 58 Discussion du projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube article par article (Séance du 15 décembre 1951)	247
PROCES-VERBAL No. 59 Etablissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (Séance du 17 décembre 1951)	257
PROCES-VERBAL No. 40 Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948) — Exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952 — Rapport du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget en 1951 et concernant le projet du budget pour l'année 1952 (Séance du 18 décembre 1951)	265
PROCES-VERBAL No. 41 Exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952 — Discussion du projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube article par article — Ordre du jour de la VI-ème session de la Commission du Danube — Démission du Secrétaire de la Commission du Danube et l'élection du nouveau Secrétaire — Clôture de la session (Séance du 19 décembre 1951)	271

ANNEXES	291
I. RAPPORTS	295
Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur le travail durant l'année 1951 — CD/SES 5/13	295
Rapport du Groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube en 1951 — CD/SES 5/16	305
Rapport sur l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/5	307
Rapport sur l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 5/6	311
Rapport sur la surveillance douanière sur le Danube — CD/SES 5/7	331
Rapport sur la surveillance sanitaire sur le Danube — CD/SES 5/8	335
Rapport sur le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1952 — CD/SES 5/9	340
Rapport du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget en 1951 et concernant le projet du budget de la Commission pour l'année 1952—CD/SES 5/28a	342
II. DECISIONS	345
Ordre du jour de la V-ème session de la Commission du Danube — CD/SES 5/14	347
Décision concernant le rapport du Secrétariat sur le travail durant l'année 1951 — CD/SES 5/20	348
Plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952 — CD/SES 5/21	349
Décision concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 5/24	350
Décision concernant les questions de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube — CD/SES 5/26	351
Décision concernant l'exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952 — CD/SES 5/28	352
Budget de la Commission du Danube pour l'année 1952 — CD/SES 5/32	353
Décision concernant l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/29	356
Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/31	357
Décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session — CD/SES 5/30	366
III. PROJETS ET AMENDEMENTS	367
Projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/4	369
Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/12	370

	<u>Pages</u>
Amendement de la Délégation bulgare au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/15	374
Amendements de la Délégation hongroise au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5/17	375
Amendements de la Délégation tchécoslovaque au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — CD/SES 5 18	376
V. INDEX DES PROCES-VERBAUX DES SESSIONS DE LA COMMISSION DU DANUBE	377

COMMISSION DU DANUBE
Cinquième session

LISTE DES DELEGATIONS

des pays danubiens à la cinquième session de la Commission du Danube

Délégation bulgare

- Christo Atanasov Manolov — Représentant de la RPB dans la Commission du Danube
Baiu Kolev Baiev — Suppléant du Représentant de la RPB dans la Commission du Danube
Tonco Ivanov Stoilov — Expert

Délégation hongroise

- Dr. Endre Sik — Représentant de la RPH dans la Commission du Danube
Dr. Gyula Németi — Suppléant du Représentant de la RPH dans la Commission du Danube
Dezsö Enökl — Expert
Károly Ambrus — Expert
Pál Csók — Expert
Géza Tadler — Expert

Délégation roumaine

- Grigore Preoteasa — Représentant de la RPR dans la Commission du Danube
Basil Serban — Suppléant du Représentant de la RPR dans la Commission du Danube
Max Fonea — Expert
Virgil Craciun — Expert
Ing. Mircea Marinescu — Expert
Zaharia Negulescu — Expert
Ion Manafu — Expert

Délégation soviétique

- Morozov G. N. — Représentant de l'U.R.S.S. dans la Commission du Danube
Kononov I. P. — Suppléant du Représentant de l'U.R.S.S. dans la Commission du Danube
Keiline A. D. — Expert
Mangine V. V. — Expert
Gromov P. G. — Expert
Kapikraian L. I. — Expert
Tucapski O. V. — Expert

Délégation tchécoslovaque

- Robert Schmelz — Représentant de la République Tchécoslovaque dans la Commission du Danube
Josef Dokoupil — Suppléant du Représentant de la République Tchécoslovaque dans la Commission du Danube
Ing. Svatopluk Hlava — Délégué
Eugen Malovecky — Délégué
Marie Vochomurkova — Secrétaire

Délégation yougoslave

- Dragoje Djuric — Représentant de la RPFY dans la Commission du Danube
Jovan Paunovic — Suppléant du Représentant de la RPFY dans la Commission du Danube
Ing. Radovan Dragovic — Délégué
Dusan Ibrocic — Délégué
Vlado Benko — Délégué
Alexandar Antonic — Délégué
Lubitza Vitalic — Secrétaire

PROCES-VERBAL

No. 34

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 10 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie -- M. Manolov

Hongrie — M. Sik

Roumanie — M. Preoteasa

Tchécoslovaquie — M. Schmelz

U.R.S.S. -- M. Morozov

Yougoslavie -- M. Djuric

La séance est ouverte à 18 heures 10.

M. Preoteasa (Président de la Commission du Danube) :

„Messieurs les Représentants-membres de la Commission du Danube !

Permettez-moi de vous saluer à l'occasion de l'ouverture de la V-ème session de la Commission du Danube.

Cette session est convoquée en conformité avec les stipulations de l'art. 1 des Règles de procédure de la Commission du Danube et avec les décisions prises à la IV-ème session, le 3 juin a. c.

En novembre a. c., il y avait deux ans depuis la constitution de la Commission du Danube, expression du nouveau régime, garantissant la liberté et l'égalité en ce qui regarde tous les pavillons des bâtiments navigant sur le Danube, ainsi que le respect absolu des droits des pays riverains.

Pendant cet intervalle, la Commission du Danube a accompli avec succès les tâches qui lui étaient confiées, concernant les problèmes d'organisation et certains problèmes importants prévus par la Convention du Danube, comme par exemple l'adoption des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et autres.

L'activité de la Commission marchait parallèlement avec le développement constant de la navigation sur le Danube.

Pendant les sessions précédentes, on a pu constater que le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube ont déployé une activité féconde, ce qui est démontré aussi par les résultats du travail effectué par la Commission dans la période entre la dernière session et le présent.

Les membres de la Commission sont en possession d'un riche matériel documentaire.

A la présente session, la Commission doit examiner et se prononcer sur l'activité déployée pendant l'année écoulée, prendre une décision concernant l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, ainsi que des décisions concernant les autres problèmes par rapport auxquels on a envoyé les matériaux nécessaires, en temps utile, à tous les membres de la Commission.

Je souhaite à la Commission de mener à bonne fin toutes ces tâches.

Je déclare ouverte la V-ème session de la Commission du Danube et je donne la parole au Secrétaire de la Commission *M. Morozov* pour donner ses informations sur la présence des Délégués à la session et sur leurs pleins pouvoirs.“

M. *Morozov* (Secrétaire de la Commission) fait savoir qu'à la cinquième session de la Commission du Danube sont présents les Représentants de tous les pays danubiens-membres de la Commission, ayant leurs pleins pouvoirs en ordre et en pleine conformité avec les Règles de procédure.

Le *Président* fait une proposition relative au règlement du travail de la session.

On propose d'avoir une séance plénière par jour de 10 à 14 heures, afin d'utiliser le reste du temps pour les séances des groupes de travail qui doivent être formés suivant les Règles de procédure.

Aucune observation n'ayant été faite, le règlement de travail proposé est accepté.

La session passe à l'examen de l'ordre du jour à titre d'orientation de la V-ème session — (CD/SES 5/11).

La parole est donnée à M. *Morozov*.

M. *Morozov* (Secrétaire de la Commission) dit que dans l'intervalle entre la IV-ème et la V-ème session le Secrétariat de la Commission n'a reçu aucun complément ni changement en ce qui concerne l'ordre du jour à titre d'orientation de la V-ème session. Le Secrétariat de la Commission l'a fait connaître par voie télégraphique à tous les membres de la Commission.

De même, aucun complément ni changement n'a été reçu ultérieurement par le Secrétariat.

L'ordre du jour comprend :

1) Rapport du Secrétariat sur son travail durant l'année 1951 et le plan de travail de la Commission pour l'année 1952.

2) Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube.

3) Etablissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

4) Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948).

5) Exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952.

Le *Président* demande s'il y a des observations. Aucune observation n'ayant eu lieu, le *Président* passe à l'adoption définitive de l'ordre du jour qui est mis aux voix point par point.

Le premier point de l'ordre du jour — Rapport du Secrétariat sur son travail durant l'année 1951 et le plan de travail de la Commission pour l'année 1952 — est accepté à l'unanimité.

Le deuxième point de l'ordre du jour — Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — est accepté à l'unanimité.

Le troisième point de l'ordre du jour — Etablissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — est accepté à l'unanimité.

Le quatrième point de l'ordre du jour — Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948) — est accepté à l'unanimité.

Le cinquième point de l'ordre du jour — Exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952 — est accepté à l'unanimité.

Le Président met aux voix le sixième point de l'ordre du jour de la V-ème session — Ordre du jour de la VI-ème session de la Commission du Danube.

Le sixième point de l'ordre du jour est accepté aussi à l'unanimité.

L'ordre du jour définitif de la V-ème session de la Commission du Danube, mis aux voix dans son ensemble, est accepté à l'unanimité — (CD/SES 5/14).

Le Président propose de former deux groupes de travail, suivant les Règles de procédure, à savoir : un groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1951 et un groupe de travail pour les questions budgétaires et financières.

La convocation du premier groupe est confié au Représentant de Hongrie, la convocation du second groupe au Représentant de Bulgarie.

La session passe à l'examen du point 1 de l'ordre du jour — Rapport du Secrétariat sur son travail durant l'année 1951 et le plan de travail de la Commission pour l'année 1952.

La parole sur le point 1 de l'ordre du jour est donnée au Secrétaire adjoint du Secrétariat de la Commission M. Rusu.

M. Rusu (Secrétariat de la Commission) donne lecture du rapport CD/SES 5/13.

La séance est levée à 19 heures 30.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 35

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 11 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	— M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Schmelz
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 18 heures 15.

Le Président déclare la séance ouverte et prie le Président du Groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube en 1951 M. Sik de donner son rapport sur le résultat de l'activité du Groupe de travail.

M. Sik (Président du Groupe de travail) informe la session de l'activité du Groupe de travail — (CD/SES 5/16).

Le Président fait savoir qu'après le rapport du Président du Groupe de travail la session passe à l'examen du point 1 de l'ordre du jour.

La parole est donnée au Délégué de Roumanie M. Serban.

M. Serban (Roumanie) dit que la Délégation roumaine constate l'exécution des tâches prévues par le plan. Ayant étudié d'une manière détaillée le plan de travail pour l'année 1951, il en ressort clairement toute une série de tâches concrètes qui contribuent efficacement à la navigation sur le Danube. L'exécution du plan montre que l'activité de la Commission a passé de la solution des questions d'organisation aux questions pratiques ayant trait à la navigation. A cette catégorie se réfèrent par exemple l'élaboration et l'adoption des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Les organes compétents de la République Populaire Roumaine, en examinant le projet des nouvelles règles de la navigation sur le Danube se basant sur les Dispositions fondamentales, ont confirmé la grande utilité, ainsi que la grande nécessité des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube qui ont écarté une série de défauts de l'ancien règlement et qui ont donné la possibilité d'établir de nouvelles règles de navigation qui correspondent aux conditions actuelles de la navigation.

Quant à l'exécution du point 2 du plan — la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube — elle constitue un grand pas en avant dans ce domaine. C'est pour la première fois qu'on a commencé d'émettre par la T.S.F. le bulletin général hydrologique concernant les niveaux des eaux des principales stations hydrométriques du Danube, ce qui améliore considérablement les conditions de la navigation. La République Populaire Roumaine réussit de faire connaître les données concernant les niveaux des eaux dans la même journée. Dans le cadre du même point on a pu aussi procéder à l'édition quotidienne de la carte hydrologique de la République Populaire Roumaine ayant une amélioration considérable dans son contenu et qui, en plus des données concernant la signalisation du chenal, contient aussi les caractéristiques des points critiques et une série des plus impor-

tantes données hydrologiques pour les navigateurs. Donc, on indique sur cette carte, qui apparaît chaque jour dans tous les ports de la Roumanie, les niveaux des eaux du Danube, les prévisions des niveaux des eaux du Danube qui coule sur le territoire de la République Populaire Roumaine, la température de l'air, de l'eau, etc.

La tâche confiée au Secrétariat et aux Services concernant l'élaboration du projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube est accomplie. Nous avons le projet devant nous. C'est le résultat d'un travail considérable qui donne la possibilité à la Commission, lors de la présente session, d'accomplir l'obligation qui lui a été confiée par la Convention de 1948 en ce qui concerne l'élaboration des Règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube.

Les matériaux riches et bien documentés soumis à la Commission concernant les questions de la surveillance sanitaire et douanière montrent de même que le point 4 du plan de travail est accompli.

L'édition des procès-verbaux des sessions précédentes de la Commission donne la possibilité non seulement de considérer l'obligation du caractère de procédure comme accomplie, mais cela facilite aussi le travail des membres de la Commission et des fonctionnaires des organes correspondants, en permettant de garder dans de meilleures conditions les matériaux historiques concernant l'activité de la Commission du Danube.

Le plan de travail et le projet du budget de la Commission pour l'année 1952 prouvent encore une fois le soin de l'amélioration permanente de l'activité de la Commission sans augmenter les dépenses, et la tendance inébranlable vers leur diminution.

Excepté cette activité vraiment féconde, le Secrétariat de la Commission a étudié et présenté hier soir dans son rapport une série de questions ayant une grande importance pour l'activité prochaine de la Commission en ce qui concerne l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube. Conformément à l'art. 8 de la Convention, il faut établir un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube. Les Services de la Commission ont examiné cette question d'une manière détaillée et du rapport, qui a été présenté hier, il ressort la perspective de pratiquer les principes modernes qui sont indispensables au point de vue technique pour assurer la sécurité de la navigation de jour et de nuit. Certaines difficultés rencontrées par les bâtiments pendant la navigation de nuit et le fait que la différence de la signalisation dans certains pays constitue aussi de grandes difficultés montrent que l'unification de l'aménagement des voies navigables apporte une amélioration considérable pour la navigation. Les documents soumis à la Commission montrent que l'élaboration de cette question a été soigneusement effectuée, en tenant compte même des détails.

Il convient de noter que cette question a été étudiée partiellement plusieurs fois, au cours des 30 années, au sein des anciennes Commissions, mais tout ce travail n'est qu'un souvenir, car les questions techniques n'inquiétaient pas trop ces organisations.

La Délégation roumaine apprécie l'importance de la question de l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables, elle se rend compte du grand travail qui est nécessaire pour sa réalisation,

et nos spécialistes, dirigés par l'esprit de collaboration, feront tout pour résoudre cette question avec l'appareil de la Commission.

Une autre question de la même importance est la préparation pour l'édition de l'atlas complet des cartes et du routier du Danube, ce qui est prévu par le plan. L'édition des cartes et du routier donnera la possibilité aux navigateurs de surmonter de grandes difficultés concernant la navigation sur le Danube et écartera la pratique existante actuellement, quand le gouvernement des bâtiments sur le Danube est fait d'après les signes caractéristiques des rives ou d'après la mémoire.

L'exécution des travaux nécessaires en ce qui concerne l'établissement des profondeurs pour la navigation des bâtiments dans les eaux basses et moyennes est une autre tâche étudiée par le Secrétariat. On sait qu'aujourd'hui la navigation, surtout dans les eaux basses, est bien entravée. Dans certains secteurs toutes les caravanes des bâtiments sont obligées de diminuer le chargement ou le nombre des bâtiments remorqués, ce qui porte préjudice à la navigation. L'examen et la solution de cette question amèneront à l'élimination de cet obstacle et donneront une possibilité réelle pour le développement ultérieur de la navigation sur le Danube.

L'absence d'un vocabulaire de la terminologie technique de la navigation est aussi bien sensible pour tous ceux qui s'intéressent des questions de la navigation et de l'hydrotechnique. Le Secrétariat a inséré aussi cette question dans le plan de son travail.

L'aperçu, que nous avons fait, démontre à la fin que le Secrétariat n'a étudié que les questions et les tâches qui sont vraiment nécessaires et qui présentent actuellement de grandes difficultés pour la navigation fluviale.

La Délégation roumaine était témoin de l'activité du Secrétariat, dès le commencement de son travail, lors de la solution de toute une série de questions qui sont restées non-élaborées de la part des anciennes Commissions.

Ayant en vue tout ce qui précède, la Délégation roumaine trouve nécessaire de féliciter le Secrétariat de la Commission de son activité pour l'année courante et de confirmer le rapport sur son travail effectué durant l'année 1951, soumis à l'examen de la V-ème session, termine M. Serban.

Le Président donne la parole au Représentant de Tchécoslovaquie.

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) déclare que des paroles dites hier par le Secrétaire adjoint M. Rusu, ainsi que du rapport du Président du Groupe de travail M. Sik on voit que le Secrétariat de la Commission du Danube a effectué un grand travail au cours de l'année passée. Le Secrétariat de la Commission n'a pas seulement accompli toutes les tâches qui lui incombent, montrant par cela sa direction expéditive et son initiative, mais il a pu malgré certaines difficultés préparer les matériaux dont l'importance pour l'utilisation complète de l'artère fluviale danubienne est très grande. On a en vue la préparation des prévisions de longue durée, la préparation de l'atlas des cartes et d'autres matériaux de navigation dont parlait M. Iunkevic au sein du Groupe de travail. Ces matériaux ont une très grande importance pratique.

En prenant en considération ces circonstances, M. Schmelz au nom de la Délégation tchécoslovaque constate que les fonctionnaires de la Commis-

sion ont grandement contribué par leur travail à la solution pratique et concrète des questions de l'utilisation complète du Danube, pour la prospérité des pays danubiens.

Ensuite, M. Schmelz souligne particulièrement le soin, avec lequel le Secrétariat de la Commission a préparé les matériaux pour la présente session qui constituent une des conditions importantes pour le succès du travail de la Commission concernant la formation d'une pierre angulaire des mesures relatives au Danube comme : les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, l'unification des règles de la surveillance fluviale, la préparation d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et autres.

A la fin de sa déclaration, M. Schmelz se range aux paroles du Délégué de la R.P.R. et remercie le Secrétariat de la Commission de son travail effectué, en lui souhaitant pour l'avenir les mêmes succès.

Le Président donne la parole au Représentant de Bulgarie.

M. Manolov (Bulgarie) dit qu'hier, à la séance plénière, on a écouté le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur son activité en 1951 et aujourd'hui le rapport du Président du Groupe de travail M. Sik sur la vérification du rapport relatif à l'exécution du plan de travail de la Commission en 1951. De ces rapports on voit clairement que tous les points du plan de travail de la Commission pour l'année 1951 sont accomplis. Le Délégué de Roumanie M. Serban et le Représentant de Tchécoslovaquie M. Schmelz ont aussi mentionné ce fait d'une manière détaillée dans leurs déclarations.

M. Manolov souligne que le plan de travail de la Commission pour l'année 1951 prévoit des questions très importantes qui découlent de la Convention, comme par exemple la question relative au régime de la navigation sur le Danube. Sur une question aussi importante que les „Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube“ le Secrétariat a préparé le texte définitif sous forme d'un projet et la Commission a eu la possibilité d'adopter, lors de la IV-ème session, ces Dispositions fondamentales. C'est un pas décisif en avant vers l'amélioration de la navigation sur le Danube.

Une autre question facilitant la navigation sur le Danube sont les données hydrométéorologiques transmises par la T.S.F. qui informent les navigateurs de la possibilité de la navigation, de la profondeur des eaux, ainsi que du tirant d'eau des bâtiments dans les secteurs où la navigation est limitée.

Le Secrétariat a préparé le projet des Règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube, ainsi que les rapports sur la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube. Jusqu'à présent, la surveillance fluviale était effectuée dans certains pays par de différentes méthodes. Le Secrétariat s'est aussi imposé les tâches pour l'avenir prochain, à savoir : la préparation pour l'édition de l'atlas des cartes, du bulletin hydrologique, etc.

En terminant son discours, M. Manolov au nom de la Délégation bulgare félicite les fonctionnaires du Secrétariat de la Commission, les remercie de leur travail en ce qui regarde l'amélioration de la navigation

sur le Danube et exprime son assurance qu'ils continueront à travailler de la même manière féconde.

Le Président donne la parole au Représentant de Yougoslavie.

M. Djuric (Yougoslavie) dans son intervention fait remarquer que dans ce dernier temps la Commission du Danube a passé à l'activité dans les groupes de travail. C'est une méthode de travail, sur laquelle la Délégation yougoslave a insisté longtemps, dès le commencement de l'activité de cette Commission. Il convient de dire, dit *M. Djuric*, que la Commission du Danube a procédé en vérité à la méthode démocratique du travail, c'est-à-dire à la méthode qui convient à une organisation internationale qui doit résoudre des questions aussi sérieuses et d'une importance internationale, comme par exemple la question du Danube. C'est pourquoi, à la séance d'hier, on a organisé deux groupes de travail pour donner la possibilité aux délégations d'étudier à fond les questions discutées.

Le premier groupe de travail a dû discuter la question concernant l'exécution du plan de travail de la Commission en 1951. Malgré la question importante dont il s'agissait, le Secrétaire de la Commission *M. Morozov* était absent lors de la séance du Groupe de travail et par conséquent on a discuté l'activité du Secrétariat sans la personne principale qui a dirigé ce travail.

Aujourd'hui l'activité du Groupe de travail a été exclusivement formelle et n' a pas touché la question essentielle. C'est pourquoi, en se basant sur la méthode du travail appliqué par le Groupe de travail, *M. Djuric* note le fait que la méthode de travail du Secrétariat, ainsi que de la direction de la Commission n'est pas du tout changée et la discrimination continue d'être appliquée envers la Délégation yougoslave dans la Commission du Danube.

En se basant sur cela, continue *M. Djuric*, les paroles prononcées par *M. le Président*, lors de l'ouverture de la présente session, disant que la Commission du Danube et ses organisations ont fonctionné avec une participation et une égalité complètes de tous les pays-membres de la Commission, semblent un peu étranges. De pareilles méthodes non-démocratiques appliquées par la Commission du Danube sont le résultat de la situation politique dans cette partie du monde et ayant en vue cela, la question du Danube naturellement ne peut pas être séparée des autres questions. La Délégation yougoslave ne peut pas se réconcilier avec une pareille situation dans la Commission du Danube et elle visera obstinément à l'établissement des relations normales entre les membres de la Commission sur la base de la collaboration pacifique et de l'observation des droits souverains des membres de la Commission du Danube, contre toute discrimination et toute prédomination.

Le rapport du Secrétariat, qui a été lu ici, n'est qu'une constatation brève qui apprécie son propre travail, et nous voyons de ce rapport, dit *M. Djuric*, qu'on continue d'appliquer cette méthode non-démocratique dont j'ai parlé, c'est-à-dire le Secrétariat, en accomplissant ses tâches, a consulté des experts d'autres pays, des séances ont eu lieu dans les autres pays sans consulter les experts yougoslaves. Les fonctionnaires du Secrétariat

ont visité par exemple Bratislava et Budapest où avaient lieu les conférences concernant la surveillance fluviale. Cela a été fait sans tenir compte de ce que la Yougoslavie a aussi des experts savants sur ces questions, une grande expérience dans les questions de l'organisation de la surveillance fluviale et un grand secteur du Danube sur son territoire, ainsi que la plus grande flotte (les moyens flottants) sur le Danube.

Quant à l'activité du Secrétariat de la Commission, M. Djuric s'arrête sur quelques points :

Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été adoptées à la session précédente en l'absence de la Délégation yougoslave qui a été obligée de quitter la session au moment où la majorité de la Commission a procédé au vote des Dispositions fondamentales dans leur ensemble. M. Djuric estime qu'aucun Représentant d'un Etat vraiment souverain ne pouvait pas être présent au vote des pareilles dispositions. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave a quitté cette session, afin de faire savoir à son gouvernement la situation créée. Le Gouvernement yougoslave a pleinement confirmé la position de sa Délégation dont la Commission du Danube et les pays-membres de la Commission ont été informés par la note envoyée par le Gouvernement yougoslave. Malgré cela, le Gouvernement yougoslave a élaboré le règlement de navigation sur le Danube qui dans quelques jours entrera en vigueur. Lors de l'élaboration de ce règlement, les autorités yougoslaves suivaient la Convention, à savoir, les principes de la navigation libre, prenant pleinement en considération les intérêts des Etats riverains, ainsi que les intérêts de la Yougoslavie. Lors de l'élaboration de ces règles, on a eu aussi en vue les articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube votés par la Commission, mais exclusivement dans le cadre prévu par la Convention. Les articles, qui sont contraires à la Convention et qui sont contre les pays danubiens, ont été rejetés. Donc, la Délégation yougoslave souligne encore une fois sa bonne volonté pour la résolution pacifique des questions existantes entre les Etats, ainsi qu'au sein de la Commission, néanmoins les espoirs de la Yougoslavie et de la Délégation yougoslave restent sans réponse.

Nous avons dû écouter le rapport du Secrétariat sur l'unification des règles de la surveillance fluviale, continue M. Djuric, dans lequel se trouvent des dispositions, auxquelles la Délégation yougoslave ne pouvait pas donner son consentement. Ces questions sont connues aux MM. les membres de la Commission et je ne vois pas la nécessité de les rappeler ici. On a discuté ces questions aussi pendant la dernière session, car il s'agissait de leur insertion dans les articles des Dispositions fondamentales qui prévoient l'enquête des avaries.

Du rapport du Secrétariat on peut voir aussi d'autres obligations qui étaient confiées au Secrétariat. A ce sujet M. Djuric informe les membres de la Commission de ce que les autorités yougoslaves, sans attendre la décision de la session, ont déjà pris toutes les mesures nécessaires pour l'accomplissement de leurs obligations qui correspondent aux dispositions de la Convention. Donc, excepté le Règlement de la navigation qui est déjà préparé, on a élaboré le règlement sanitaire et on continue à élaborer

les cartes du Danube. Le premier tome est déjà préparé et a été présenté aujourd'hui à la Commission.

Quant aux autres questions qui prévoit le Secrétariat dans ses travaux, M. Djuric s'arrête sur une d'elles. Il est recommandé d'élaborer les règles unifiées de la navigation dans les secteurs du Danube où le fleuve appartient à deux Etats, c'est-à-dire il s'agit de la réglementation de la navigation dans le secteur qui appartient à deux Etats. Quant à la Yougoslavie, il s'agit de la réglementation de la navigation dans le secteur des Portes-de-Fer qui se trouve entre la Yougoslavie et la Roumanie et qui n'entre pas dans les questions regardant l'Administration des Portes-de-Fer. La Yougoslavie est prête immédiatement d'accomplir ses obligations et même sans attendre jusqu'à ce que cette question soit soulevée au sein de la Commission du Danube, elle a procédé à sa solution, en se guidant par la Convention. Malgré cela, il n'est pas suffisant pour la Yougoslavie que la Roumanie soit prête au travail, mais il est aussi nécessaire la bonne volonté et l'empressement de la part de la Roumanie, ce qui manque. Tous les appels du Gouvernement yougoslave sont restés sans réponse.

Ensuite, M. Djuric attire l'attention sur l'attitude du Gouvernement roumain en ce qui concerne ses obligations internationales envers la Yougoslavie. Il s'agit de moi personnellement, dit M. Djuric, comme Représentant permanent de la Yougoslavie dans la Commission du Danube. L'Ambassade de la R.P.R. à Moscou ne m'a pas donné le visa d'entrée en Roumanie afin que je puisse assister à la V-ème session de la Commission du Danube et, après 5 jours d'attente vaine, je fus obligé de partir pour Galatz via Stockholm, Frankfurt, Belgrade et ce n'est qu'après la demande du Ministère des Affaires Etrangères à Belgrade que j'ai reçu le visa. Je souligne, Messieurs les Délégués, finit M. Djuric, que dans la note à l'Ambassade de la R.P.R. il a été indiqué que je suis le Représentant permanent de la Yougoslavie et qu'il s'agissait de mon départ à la session de la Commission du Danube.

Le Président donne la parole au Représentant de Hongrie.

M. Sik (Hongrie) dit qu'il a attentivement écouté l'intervention de M. Djuric et qu'il est très étonné par cela, bien qu'il connaisse M. Djuric et les méthodes appliquées par lui aux sessions de la Commission du Danube. M. Djuric a commencé par faire l'éloge de la méthode employée dans l'activité des groupes de travail, il a dit que la Délégation yougoslave a demandé, dès le commencement, l'application de cette méthode qui est bonne et démocratique, et qu'il est satisfait de son application. En même temps, il constate immédiatement que l'application de cette méthode chez nous, comme l'a démontré, d'après ses paroles, l'exemple de l'activité du Groupe de travail, n'atteint pas le but, ne touche pas l'essentiel des questions, ne donne rien de nouveau et les membres du Groupe de travail n'y participent pas activement. En quoi M. Djuric a-t-il contribué à ce que l'activité du Groupe de travail fût plus féconde suivant son point de vue? — demande M. Sik en continuant que pendant le travail il s'est adressé en tant que Président de ce groupe six fois sur six points différents à tous les membres du groupe et qu'il leur a proposé de se prononcer et demander des explications aux fonctionnaires de l'appareil. S'il faut

considérer comme injuste que les membres du Groupe de travail n'ont pas montré une activité remarquable, alors cela touche aussi pleinement M. Djuric. Il est vrai qu'il a intervenu une fois, mais qu'est-ce qu'il a dit de nouveau? Il a raconté la même chose qu'il nous a exposé ici, dans son intervention, ce que tout le monde sait déjà bien de la communication que la Commission du Danube et les membres de la Commission ont reçue de la part du Gouvernement yougoslave, c'est-à-dire la manière dont la Délégation yougoslave a quitté la dernière session et comment ceci a été approuvé par le Gouvernement yougoslave.

Si M. Djuric estime que les débats concernant le rapport du Secrétariat, qui ont eu lieu au sein du Groupe de travail, n'ont pas atteint le but, n'ont pas touché les questions essentielles, alors qu'est-ce qui l'a empêché de soulever ces questions et de demander des explications aux fonctionnaires des Services? — demande M. Sik. Cela veut dire que bien qu'il considère cette méthode de travail comme bonne, il ne l'applique pas lui-même et n'estime point cette méthode dont il parle. Ensuite, M. Djuric n'a posé qu'une seule question répétée ici, à savoir celle des conférences de Budapest et de Bratislava. Un fonctionnaire des Services a expliqué qu'il s'agissait à ces conférences de certains points vagues qui se trouvent dans les règles de la surveillance fluviale de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie. M. Djuric a parlé ici de ce que la Yougoslavie a beaucoup de bons experts, mais il semble que si les règles de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont des points vagues, ils pourront être expliqués de la meilleure façon par les spécialistes hongrois et tchécoslovaques et par les organes compétents qui les ont créés.

M. Sik dit que ce petit exemple montre le sens de l'intervention de M. Djuric. Sur aucun point du plan, quand il s'agissait de son accomplissement ou de son non-accomplissement, M. Djuric ne pouvait formuler aucune raison pour constater le point comme non-accompli. Il a cherché quelque chose pour prétexte et il l'a trouvé dans les conférences de Budapest et de Bratislava. M. Djuric parle de son bon désir et du désir de la Délégation yougoslave de collaborer pacifiquement, mais cet exemple montre qu'il n'y a pas de bonne volonté. Maintenant, à l'intervention de M. Djuric on a pu voir le deuxième exemple de chicane envers M. Morozov pour son absence au sein du Groupe de travail. Je ne connais aucun article, aucun paragraphe, continue M. Sik, qui prescrive que le Représentant de l'Union Soviétique ou le Secrétaire de la Commission est obligé de prendre part personnellement à l'activité du Groupe de travail. Nous avons discuté point par point le plan du point de vue de son exécution et nous avons reçu les explications demandées de la part des fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services. M. Sik considère qu'au cours des débats suivants, M. Djuric aura assez d'occasions ici à la session pour exposer son opinion. A quoi bon chercher les divergences là où elles manquent. Cela s'explique seulement par un désir, dit M. Sik, celui de trouver un prétexte pour la discussion. En ce qui concerne le premier point de l'ordre du jour, il n'y a en effet aucun différend. Au sein du Groupe de travail on a établi à l'unanimité que le plan est accompli. Etant donné que M. Djuric cherche à tout prix des prétextes pour la discussion, cela se comprend

par le fait qu'il s'inquiète en voyant que depuis deux jours que la session a commencé, des différends n'ont pas encore eu lieu, ce qui veut dire qu'il faut les créer.

Plusieurs fois M. Djuric a parlé de ce que la Délégation yougoslave a la bonne volonté de collaborer pacifiquement, mais on ne peut pas le voir de son intervention.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président donne la parole au Délégué de l'U.R.S.S. M. Kononov.

M. Kononov (U.R.S.S.) dit que du rapport présenté par le Secrétariat de la Commission sur son activité en 1951 on peut voir un travail vaste qui a été bien réalisé dans cette année et qui a reçu l'appréciation due de la majorité des Représentants des pays danubiens y présents. Il se range à cette appréciation positive de l'activité du Secrétariat.

M. Kononov s'arrête aussi aux tâches prévues par le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952.

En examinant ce plan en général on peut constater qu'il vise à la réalisation ultérieure et à la mise en pratique des travaux prévus par la Convention du Danube, en particulier par l'art. 8 de la Convention.

En effet, si l'on regarde l'art. 8 de la Convention où l'on parle de ce qui entre dans les attributions de la Commission, on verra qu'une partie des travaux prévus par l'art. 8 est déjà accomplie entièrement, l'autre partie est en train d'être réalisée ou préparée et une partie considérable de ces travaux est prévue pour l'année 1952. On peut espérer qu'avec la collaboration active de tous les Représentants des pays danubiens, représentés dans la Commission, avec leur vrai désir d'aider au travail de la Commission, le plan de travail pour l'année 1952 sera accompli avec autant de succès comme le plan de travail en 1951.

Ensuite, M. Kononov touche l'intervention de M. Djuric et remarque que personne n'a été entravé au sein du Groupe de travail ni pour le temps, ni pour les questions et on pouvait voir que toute question recevait une réponse complète et claire. Cela peut être approuvé par M. Djuric, ainsi que par tous ceux qui sont ici présents. Comment peut-on parler après cela de ce que l'activité du Groupe de travail dans ce cas n'a pas été à une hauteur correspondante ? — demande M. Kononov, en continuant que selon son avis, si le Groupe de travail a pris relativement peu de temps pour la vérification de l'exécution du plan, cela veut dire que le rapport du Secrétariat, ainsi que les explications données au sein du Groupe de travail ont pleinement satisfait les Représentants, c'est-à-dire ils ont été d'une haute qualité. Je dois remarquer, continue M. Kononov, que dans le discours de M. Djuric il y avait très peu de questions concernant le rapport du Secrétariat comme tel et qu'on parlait plus de la question qui ne se rapportait pas à l'ordre du jour. M. Djuric a parlé ici de ce qu'on applique dans la Commission une méthode non-démocratique et comme exemple il a cité la conférence à Bratislava. M. Sik nous a montré assez clairement le but et le caractère de cette conférence qui ne donnent à M. Djuric aucune raison de parler des méthodes non-démocratiques du

travail de la Commission. M. Djuric a déclaré ici plusieurs fois devant tous les membres de la Commission le désir de la Délégation yougoslave de collaborer avec tous les membres de la Commission; il est désirable que ces déclarations ne restent pas seulement des paroles, mais qu'elles soient aussi mises en pratique.

A la fin de son intervention, M. Kononov donne une brève information en ce qui concerne M. Mōrozov et communique qu'au cours de la séance du Groupe de travail M. Morozov était occupé par la préparation des matériaux concernant le travail de la session et son absence, d'après l'avis de M. Kononov, n'avait pas d'influence sur l'activité du Groupe de travail, car il n'y avait pas des questions auxquelles les Secrétaires adjoints y présents n'auraient pu donner de réponses complètes. En plus, lors de la III-ème session, ce n'était pas le Représentant de Yougoslavie, mais son Suppléant qui prenait part dans les travaux du Groupe de travail et personne n'a pensé alors que c'est injuste. Voilà pourquoi les observations de M. Djuric en ce qui concerne M. Morozov sont tout à fait non-fondées, termine M. Kononov.

Le Président donne la parole au Représentant de Bulgarie.

M. Manolov (Bulgarie) note que l'ordre du jour de la présente session de la Commission du Danube a pour premier point le rapport du Secrétariat sur son travail durant l'année 1951. La majorité des délégations, y compris la Délégation bulgare, s'est prononcée au sujet de cette question. M. Djuric au lieu de parler au sujet de cette question a répété ici ce qui était déjà exprimé dans la note de la Yougoslavie adressée à la Commission du Danube et au lieu d'une vraie collaboration commune il s'éloigne du travail direct de la Commission et ainsi il empêche la collaboration.

Le Président donne la parole au Représentant de Tchécoslovaquie.

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) dit qu'il a déjà exprimé le point de vue de la Délégation tchécoslovaque en ce qui concerne le rapport du Secrétariat et il voudrait dire seulement quelques mots concernant l'intervention de M. Djuric. M. Djuric a été très verbeux dans son intervention à la séance plénière, tandis que sa contribution à l'activité du Groupe de travail a été minimale et a eu évidemment un caractère négatif. Dans ce cas quelle raison a M. Djuric de parler du caractère de l'activité du Groupe de travail? — conclut M. Schmelz.

Le Président attire l'attention de tous les membres de la Commission sur ce qu'on mène la discussion en conformité avec l'ordre du jour.

Nous avons devant nous le premier point de l'ordre du jour, dit le Président, dont le contenu vous est connu. L'intervention du Représentant de Yougoslavie M. Djuric ignore le but de nos débats, car il touche les questions qui ne concernent pas l'activité de la session ou celles qui sont déjà épuisées, comme par exemple la question des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

M. Manolov a dit que tout ce qui a été dit par M. Djuric est déjà connu, depuis quelques mois, de la note du Gouvernement yougoslave. A quoi bon une telle discussion? C'est seulement pour compliquer l'activité de la session, continue le Président. M. Djuric en tant que Représentant de Yougoslavie veut aussi discuter les questions qui ne se rapportent pas

à l'activité de la session, comme par exemple l'accord entre les Gouvernements de la Yougoslavie et de la Roumanie qui est prévu par la Convention du Danube concernant la question relative au secteur des Portes-de-Fer. Le Gouvernement roumain a officiellement prouvé qu'il est prêt à accomplir les indications de la Convention, excepté les conditions qui ne correspondent pas à ces indications.

Le discours prononcé par M. Djuric concernant le visa n'est qu'une manifestation bruyante. Ayant demandé à l'Ambassade de la R.P.R. à Moscou le visa d'entrée à Galatz, M. Djuric n'a pas attendu la réponse, mais, pour arriver à Galatz, il a entrepris un long voyage par Stockholm, Frankfurt et Belgrade. Par de pareils discours M. Djuric nous veut éloigner de notre travail, c'est pourquoi je propose de revenir à l'ordre du jour, termine le Président.

M. Djuric (Yougoslavie):

„Monsieur le Président!

Vous avez exprimé votre désir de mener la discussion seulement sur le point 1 de l'ordre du jour. Je voudrais bien garder le droit de me prononcer à un autre moment en ce qui concerne votre intervention et les interventions des autres Représentants au sujet de la bonne volonté de la Yougoslavie pour une collaboration pacifique, basée non pas sur des paroles, mais sur la pratique.“

Le *Président* demande qui a des propositions à faire.

La parole est donnée à M. Sik.

M. Sik (Hongrie) propose le projet suivant de la décision sur le point 1 de l'ordre du jour :

„Ayant discuté le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur le travail exécuté en 1951, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. D'approuver l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission pour l'exercice de 1951.

2. D'accepter le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952.“

Le *Président* demande s'il y a des observations.

M. Djuric (Yougoslavie) propose de diviser le projet de la décision, proposé par le Représentant de Hongrie, en deux parties.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit qu'on peut discuter cette proposition en ce qui concerne l'adoption du plan de travail de la Commission pour l'année 1952 point par point.

Le *Président* remarque qu'il s'agit donc de l'adoption du projet de la décision, proposé par la Délégation hongroise sur l'activité du Secrétariat de la Commission pour la période écoulée, ainsi que sur le plan de travail pour l'année prochaine point par point. Ainsi la proposition du Représentant de Yougoslavie peut être acceptée.

Le Président propose de voter le projet présenté par la Délégation hongroise et lui donne lecture :

„Ayant discuté le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur le travail exécuté en 1951, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :

D'approuver l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission pour l'exercice de 1951."

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

La décision concernant le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur le travail durant l'année 1951 est acceptée par cinq voix contre une (Yougoslavie) — (CD/SES 5/20).

La session passe au vote du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952.

1. A la VI-ème session prendre connaissance des informations des Représentants des Etats danubiens-membres de la Commission, relatives à l'état du chenal navigable du Danube et aux mesures concernant son amélioration dans les limites des eaux territoriales de leur Etat.

Le premier point du plan est accepté à l'unanimité.

2. Discuter les rapports des Services de la Commission sur les travaux concernant la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur le Danube.

Le deuxième point du plan est accepté à l'unanimité.

3. Examiner le plan des travaux fondamentaux concernant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Le troisième point du plan est accepté à l'unanimité.

4. Approuver le plan de travail et le budget de la Commission pour l'année 1953.

Le quatrième point du plan est accepté à l'unanimité.

5. Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube concernant le travail durant l'exercice des années 1949—1952 et l'élection de la direction de la Commission.

Le cinquième point du plan est accepté à l'unanimité.

On met aux voix le plan dans son ensemble.

6 voix „pour“.

Le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952 est accepté à l'unanimité — (CD/SES 5/21).

Le Président constate que la décision concernant l'approbation de l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission pour l'année 1951 est acceptée par cinq voix contre une et le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952 a été voté maintenant point par point. Il serait désirable d'écouter les opinions de MM. les Représentants concernant la procédure.

La parole est donnée à M. Morozov.

M. Morozov (U.R.S.S.) propose de prendre en considération le rapport du Président du Groupe de travail sur la vérification du rapport relatif à l'exécution du plan de travail de la Commission en 1951, car MM. les Représentants ont déjà exprimé leur opinion concernant le rapport fait par M. Sik sur l'activité du Groupe de travail.

Le Président déclare que, s'il n'y a pas d'observations à faire, la session considérera que le rapport du Président du Groupe de travail M. Sik est pris en considération.

M. Djuric (Yougoslavie) fait des observations concernant la conduite de la séance et attire l'attention sur ce qu'il s'agit du projet de la décision,

présenté par la Délégation hongroise dont le premier point a été voté et ensuite, on a voté le second point, comme cela a été proposé par M. Morozov. Maintenant, dit M. Djuric, il faudrait procéder au vote du projet hongrois de décision dans son ensemble, mais je n'y insiste pas.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que la session a convenu d'avance l'ordre du vote et elle a prit trois décisions indépendantes: la première se rapporte à l'appréciation de l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission en conformité avec le projet de décision, proposé par la Délégation hongroise, la seconde décision concerne le plan, c'est-à-dire on a accepté le plan de travail de la Commission pour l'année 1952. Par conséquent, continue M. Morozov, comme nous avons convenu, le point 2 du projet de décision, proposé par la Délégation hongroise, s'annule de soi-même, ce de quoi nous a entretenu M. le Président. Et troisièmement, on a pris à l'unanimité la décision de prendre en considération le rapport du Président du Groupe de travail, ce qui correspond pleinement aux Règles de procédure. C'est pourquoi je propose de passer au point suivant de l'ordre du jour, finit M. Morozov.

M. Djuric (Yougoslavie) prie d'établir si le projet hongrois de décision sera voté dans son ensemble ou non, car l'art. 23 des Règles de procédure indique exactement la méthode qui doit être appliquée.

Le Président, avant de donner la parole à M. Sik, prie M. Djuric de répéter sa proposition concernant le projet hongrois de décision.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que pour la Délégation yougoslave il n'est pas égal si le projet hongrois de décision est accepté à l'unanimité ou non, car la Délégation yougoslave a voté contre le premier point et pour le second point de la décision.

Le Président donne la parole à M. Sik.

M. Sik (Hongrie) rappelle à la session qu'après la présentation de son projet de décision, la Délégation yougoslave a proposé de le voter point par point. Personne n'a été contre, c'est-à-dire, d'après mon avis, tout est en bon ordre, dit M. Sik.

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Dans ce cas vous avez dû, Monsieur Sik, renoncer au point 2 de la décision.“

M. Sik (Hongrie) :

„Je veux rappeler à M. Djuric un proverbe, à savoir : celui qui se tait, quand on parle, est d'accord. C'est pourquoi je n'étais pas contre le vote point par point et je l'ai trouvé nécessaire.“

Le Président passe au point 2 de l'ordre du jour — Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — et donne la parole au Chef de la Section de la surveillance fluviale de la Commission du Danube M. Kandeov pour faire son rapport.

M. Kandeov (Services de la Commission) donne lecture du rapport CD/SES 5/5.

La séance est levée à 22 heures 30.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 56

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 13 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	--- M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Schmelz
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 11 heures 15.

Le Président, en ouvrant la séance, passe à la discussion du point 2 de l'ordre du jour — Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube. Sur cette question on a écouté le rapport du Chef de la Section de la surveillance fluviale de la Commission du Danube M. Kandeov.

La parole est donnée au Représentant de Hongrie.

M. Sik (Hongrie) dit que la question des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, ainsi que le projet même, qui se trouve devant les membres de la Commission, ne sont pas une nouvelle question pour la session. A la session passée, il a été discuté dans sa forme initiale. Les membres de la Commission ont déjà eu la possibilité de se prononcer au sujet de ce projet, lors des séances plénières, ainsi qu'au sein du Groupe de travail, lors de la session passée. Ensuite, on a poursuivi l'élaboration du projet et maintenant il se trouve devant nous dans la rédaction corrigée et complétée.

La Délégation hongroise trouve ce projet juste et correspondant au but destiné. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire d'examiner le projet dans son ensemble, mais il serait plus utile de procéder à sa discussion article par article.

M. Manolov (Bulgarie) dit que la Délégation bulgare est tout à fait d'accord avec l'opinion de *M. Sik* et soutient sa proposition de procéder à la discussion du projet des Règles de la surveillance fluviale article par article.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que la Délégation yougoslave ne sera pas contre la discussion du projet article par article, si la majorité de la Commission le désire, bien qu'il ait attendu au commencement la discussion de certaines questions de principe qui découlent du projet élaboré par le Secrétariat. On peut voir ces questions de principe dans les amendements présentés au projet par la Délégation yougoslave. C'est tout d'abord la méthode, à l'aide de laquelle on organise la surveillance fluviale et ensuite, l'examen des avaries et des autres accidents qui peuvent avoir lieu sur le Danube.

Néanmoins, si la majorité de la Commission veut procéder à la discussion du projet article par article, la Délégation yougoslave est d'accord.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit qu'étant donné que la Délégation soviétique a eu la possibilité de prendre connaissance des amendements présentés au projet, elle constate que la plupart d'eux améliorent le projet et après

l'approbation générale de la session ils peuvent être inclus dans le texte définitif des Règles de la surveillance fluviale. C'est pourquoi M. Morozov soutient la proposition de commencer à la séance d'aujourd'hui la discussion article par article du projet des Règles de la surveillance fluviale, ainsi que des amendements qui ont été présentés à ce projet.

Le Président déclare qu'étant donné qu'il n'y a pas d'autres observations, il passe à la discussion du projet des Règles de la surveillance fluviale article par article.

On donne lecture de l'art. 1.

L'art. 1 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 2.

M. Serban (Roumanie) au nom de la Délégation roumaine propose d'améliorer un peu le texte de l'art. 2 pour le rendre plus précis, à savoir, au premier alinéa de cet article après le mot „constructions“ ajouter les mots „hydrotechniques et portuaires“. Alors l'art. 2 sera plus clair.

Le Président demande s'il y a encore des observations. Etant donné qu'il n'y en a pas, il passe au vote de l'art. 2 avec la précision apportée par le Délégué de Roumanie qui ne change pas l'essentiel de l'article.

6 voix „pour“.

L'art. 2 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture des articles 3 et 4 à la fois, car il y a un amendement yougoslave qui concerne tous les deux articles — (CD/SES 5/12).

M. Manolov (Bulgarie) dit que la Délégation bulgare trouve possible d'accepter l'amendement de la Délégation yougoslave aux articles 3 et 4 du projet.

Le Président donne lecture de la rédaction de l'art. 3 prévue par l'amendement yougoslave. Il s'agit de remplacer les articles 3 et 4 du projet par le nouvel article suivant :

„Article 3

La surveillance fluviale est effectuée par les capitaineries des ports de chacun des Etats riverains du Danube sur son secteur respectif du fleuve.

Cette surveillance s'effectue dans les ports, ainsi que sur le fleuve.“

Etant donné qu'il n'y a pas d'observations, le Président passe au vote du nouvel article 3 qui a été lu.

6 voix „pour“.

L'art. 3 est accepté à l'unanimité.

Le Président attire l'attention sur ce qu'à partir de cet article le numérotage des autres articles du projet change. Ce changement du numérotage sera effectué après la discussion de tous les articles.

On met à la discussion l'art. 5 auquel il y a un amendement yougoslave (CD/SES 5/12).

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) déclare qu'on peut tomber d'accord avec l'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 5 du projet.

Etant donné qu'il n'y a pas d'autres observations, on donne lecture de l'art. 5 et on le vote, en tenant compte de l'amendement yougoslave.

6 voix „pour“.

L'art. 5 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 6 auquel il y a deux amendements : de la Délégation hongroise — (CD/SES 5/17) et de la Délégation yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Djuric (Yougoslavie) au nom de la Délégation yougoslave dit que l'amendement de la Délégation hongroise peut être accepté et il le soutient.

On donne lecture de l'art. 6 et on le vote, en tenant compte des amendements hongrois et yougoslave.

6 voix „pour“.

L'art. 6 est accepté à l'unanimité.

M. Morozov (U.R.S.S.), ayant en vue que le changement de l'art. 6 est accepté, attire l'attention sur ce que cet article a une Annexe, au premier alinéa de laquelle se trouve une référence à l'art. 6, à savoir que le signe uniforme est peint à l'avant sur tous les deux bords du corps du bâtiment sous forme d'un losange encadré d'un liséré bleu. La Délégation soviétique propose d'ajouter à la fin du premier alinéa de l'Annexe les mots „sur un fond blanc“. On a eu en vue que, si le bâtiment est peint en blanc, le signe sera visible ; si le bâtiment est peint en une autre couleur, le liséré bleu ne sera pas bien distinct et le losange ne sera pas visible. C'est pourquoi il faut dire „est peint sur un fond blanc“.

Le Président remarque que cela ressort des amendements à l'art. 6 acceptés par la session et estime qu'on peut accepter le changement de l'Annexe. Par conséquent, l'Annexe aux Règles de la surveillance fluviale sera changée conformément à la proposition présentée par *M. Morozov*.

On met à la discussion l'art. 7 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Manolov (Bulgarie), en remarquant que le texte de l'art. 7 se réfère aux articles qui ne sont pas encore accentés, propose de discuter l'art. 7 après la discussion des articles 10, 15, 17, 18, 19 et 20.

La proposition de *M. Manolov* est acceptée sans objections.

On met à la discussion l'art. 8 auquel il y a deux amendements : l'amendement de la Délégation tchécoslovaque — (CD/SES 5/18) et l'amendement de la Délégation yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Morozov (U.R.S.S.) prie de donner la parole à l'expert de la Délégation soviétique *M. Mangine*.

M. Mangine (U.R.S.S.) déclare que l'art. 8 est un des articles principaux du Chapitre II du projet qui concerne la surveillance fluviale dans les ports, c'est pourquoi il faut examiner cet article avec une attention particulière. D'après l'avis de la Délégation soviétique les amendements rédactionnels présentés par les Délégations tchécoslovaque et yougoslave concernant le premier alinéa peuvent être acceptés.

De même on pourrait accepter l'amendement rédactionnel de la Délégation yougoslave au § 1.

C'est une autre question avec l'amendement de la Délégation yougoslave concernant l'exclusion des § 3 et § 5 de l'art. 8.

La Délégation soviétique estime que la surveillance et le contrôle de l'état du port, des quais et des eaux portuaires, ainsi que de l'entretien du port en bon ordre et en état de propreté, sont une des fonctions essentielles de la surveillance fluviale dans les ports. L'état insatisfaisant des quais et

leur encombrement empêchent la sécurité de la navigation, c'est-à-dire la tâche essentielle, à laquelle visent tous les efforts de la Commission. En même temps, je voudrais noter que le Secrétariat, en rédigeant cet article, s'est servi évidemment d'un extrait de la loi yougoslave, concernant le service des ports, à savoir, de l'art. 17 qui commence par les paroles suivantes:

„Les administrations portuaires doivent s'intéresser de ce que les autorités compétentes maintiennent le port et les rives dans un état de propreté exclusive...“ C'est pourquoi M. Mangine estime que la Délégation yougoslave prenant en considération ces raisons retirera probablement sa proposition relative à l'exclusion du § 3 qui contient une des fonctions essentielles des organes de la surveillance fluviale.

On pourrait dire la même chose en ce qui concerne le § 5. Est-ce que le contrôle de l'état du balisage dans le port afin d'assurer la navigation ne se rapporte pas aux tâches de la surveillance fluviale? — demande M. Mangine et dit qu'il n'y a aucune raison logique pour exclure ces paragraphes.

Quant à l'amendement de la Délégation yougoslave au § 8, la Délégation soviétique estime que cet amendement a un caractère un peu formel, tandis que la rédaction du § 8, proposée par le Secrétariat, solutionne la question à fond. C'est pourquoi ayant pris pour base le texte du § 8 de l'art. 8 du projet, en ajoutant l'idée principale de l'amendement de la Délégation yougoslave, on pourrait proposer la solution comprenant toutes les deux rédactions. Alors, le § 8 de l'art. 8 aura la rédaction suivante :

„Le placement des bâtiments pour l'hivernage correspond aux exigences du stationnement sans-danger de la flotte et aux exigences de la conservation des constructions de rive, ainsi qu'aux dispositions des règlements desdits ports ou abris.“

A la fin de son discours, M. Mangine déclare que l'amendement de la Délégation yougoslave au § 10, qui en effet exclut du texte proposé du projet les mots „pour dégager les eaux du port“, pourrait être accepté.

M. Djuric (Yougoslavie) remarque que l'amendement de la Délégation tchécoslovaque est juste ayant en vue le mot qui est employé dans la rédaction française, mais il n'est pas tout à fait sûr si le terme russe employé dans cet article correspond au terme français ou non et considère que l'expression respective russe doit être remplacée par l'expression „en particulier“.

Quant aux observations faites par l'expert soviétique en ce qui concerne les amendements yougoslaves, ils sont bien fondés d'après l'avis de M. Djuric. M. Djuric estime que la disposition exprimée par les mots du projet „les quais de port soient tenus en bon ordre et en état de propreté“ dépasse un peu les limites de la compétence de la Commission du Danube. Cela va sans dire que chaque pays-membre de la Commission donnera l'indication à ses organes afin que les quais soient tenus en bon ordre, car c'est son obligation qui découle de la Convention et cela correspond pleinement aux intérêts de chaque Etat-membre de la Commission.

Voilà pourquoi la Délégation yougoslave a proposé de changer la rédaction des paragraphes 8 et 10, finit M. Djuric.

M. Sik (Hongrie) attire l'attention de la session sur deux moments. Premièrement, en suivant la voie recommandée par M. Djuric, il faudra

omettre non seulement les §§ 3 et 5, mais aussi toute une série de paragraphes, comme par exemple les paragraphes 7, 10 et 11, car on y parle de la pêche et du sport nautique. Si on pense logiquement jusqu'à la fin, alors on ne pourra pas du tout mêler tout cela.

Deuxièmement, le but de la Commission du Danube est d'unifier les règles de la surveillance fluviale. La circonstance qu'un règlement quelconque est déjà appliqué en Yougoslavie n'est pas une raison pour ne pas unifier les règles en général.

M. Morozov (U.R.S.S.) partage pleinement le point de vue de *M. Sik* qui a été exprimé lors de la discussion concernant cet article.

M. Djuric (Yougoslavie) prie de donner la parole à l'expert de la Délégation yougoslave *M. Dragovic*.

M. Dragovic (Yougoslavie) donne des explications aux amendements de la Délégation yougoslave.

Le Président, ayant constaté que personne ne veut plus prendre la parole, passe au vote de l'art. 8. Etant donné que cet article est long, on le vote paragraphe par paragraphe.

On met aux voix le premier alinéa dans la rédaction lue par *M. Mangine*, tenant compte des amendements tchécoslovaque et yougoslave.

Le premier alinéa est accepté à l'unanimité.

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président, je voudrais écouter le texte russe de cet alinéa en ce qui concerne l'expression „en particulier“.

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) :

„Je considère qu'on peut tomber d'accord avec l'expression „en particulier“.

M. Morozov (U.R.S.S.) :

„Nous proposons une autre expression qui convient mieux, à savoir „particulièrement“. Il me semble que nous pouvons l'accepter.“

Le Président communique que la rédaction lue par *M. Mangine* contient l'expression „particulièrement“.

On met aux voix le § 1 tenant compte de l'amendement yougoslave.

Le paragraphe 1 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 2 est accepté à l'unanimité.

Au paragraphe 3 il y a un amendement yougoslave concernant l'exclusion de ce paragraphe comme superflu.

L'amendement de la Délégation yougoslave au § 3 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On met aux voix le § 3.

Le paragraphe 3 est accepté par cinq voix contre une.

Le paragraphe 4 est accepté à l'unanimité.

Au paragraphe 3 il y a un amendement yougoslave concernant l'exclusion de ce paragraphe comme superflu.

L'amendement de la Délégation yougoslave au § 5 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

Le paragraphe 5 est accepté par cinq voix contre une.

Le paragraphe 6 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 7 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 8 dans la nouvelle rédaction lue par M. Mangine avec l'amendement yougoslave est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 9 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 10 est accepté à l'unanimité dans la rédaction prévue par l'amendement yougoslave.

Le paragraphe 11 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 12 est accepté à l'unanimité.

On met aux voix l'art. 8 dans son ensemble.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

L'art. 8 est accepté par cinq voix contre une.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président met à la discussion l'art. 9 auquel il y a un amendement de la Délégation yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) indique qu'ayant en vue que cet amendement a déjà été accepté dans les articles précédents, il ne peut pas être rejeté.

On donne lecture de l'art. 9 tenant compte de l'amendement yougoslave et on le vote.

6 voix „pour“.

L'art. 9 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 10 auquel il y a un amendement yougoslave déjà accepté dans les articles précédents — (CD/SES 5/12) et on le vote.

6 voix „pour“.

L'art. 10 est accepté à l'unanimité.

Le Président donne lecture de l'art. 11 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12) et on le met aux voix. En même temps, il dit qu'on peut accepter cet amendement.

6 voix „pour“.

L'art. 11 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 12 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) prie de donner la parole à l'expert de la Délégation tchécoslovaque *M. Hlava*.

M. Hlava (Tchécoslovaquie) dit que la Délégation tchécoslovaque ne voit pas de raisons qui pourraient la convaincre de la nécessité d'omettre à l'art. 12 l'expression „aux bâtiments en transit“. Les bâtiments en transit ne doivent en aucune façon être arrêtés, au contraire, il faut leur prêter tout secours, afin qu'ils passent dans le plus court délai possible. Tout autre exposé serait contraire à l'art. 27 de la Convention, c'est pourquoi la Délégation tchécoslovaque propose de rejeter l'amendement yougoslave et de garder le texte du projet.

M. Morozov (U.R.S.S.) propose de charger les experts des délégations de préparer la rédaction de l'art. 12 pour la séance de demain.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave est d'accord avec la proposition de *M. Morozov*.

Le Président confie la rédaction de l'art. 12 aux experts des délégations.

On met à la discussion l'art. 13 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

La parole est donnée à M. Mangine.

M. Mangine (U.R.S.S.) indique qu'il n'y a pas de grandes divergences entre le texte de l'art. 13 du projet et l'amendement de la Délégation yougoslave. C'est pourquoi il est possible de réunir le texte de l'art. 13 dans la rédaction du projet avec l'amendement yougoslave, afin que la rédaction commune soit acceptable pour tous. On propose de prendre pour base l'amendement de la Délégation yougoslave, mais après les mots „La capitainerie de port avertit les navigateurs de tous les changements de balisage“ ajouter les mots suivants du projet „en employant tous les moyens de transmission qu'elle a à sa disposition“. En ce qui concerne le reste, on peut garder pleinement la rédaction proposée par la Délégation yougoslave.

Par quoi s'explique la nécessité d'une telle interpolation ? Il nous semble, dit M. Mangine, que nous n'avons pas le droit de ne pas obliger la capitainerie de port, si elle reçoit des informations concernant les changements ou l'irrégularité du balisage, de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires de transmission qu'elle a à sa disposition, afin d'avertir les navigateurs, poursuivant la direction, de la localité où le balisage ne fonctionne pas, est emporté ou détruit.

Sans cette interpolation il peut avoir lieu des avaries, quand certaines capitaineries de port ne manifesteront pas l'énergie et le soin nécessaires en ce qui concerne les navigateurs.

Etant donné qu'il n'y a pas d'observations, on met aux voix l'art. 13 avec l'amendement yougoslave dans la rédaction lue par M. Mangine.

6 voix „pour“.

L'art. 13 est accepté à l'unanimité.

La séance est levée à 14 heures 10.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 57

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 14 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie — M. Manolov

Hongrie — M. Sik

Roumanie — M. Preoteasa

Tchécoslovaquie — M. Schmelz

U.R.S.S. — M. Morozov

Yougoslavie — M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures 15.

Le Président, en ouvrant la séance, propose de revenir à la discussion de l'art. 12 rédigé par les experts des délégations dans une nouvelle rédaction dont on donne lecture.

On met aux voix l'art. 12 dans la rédaction rédigée par les experts des délégations.

6 voix „pour“.

L'art. 12 dans la rédaction précisée est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 14 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Djuric (Yougoslavie) donne des explications aux amendements yougoslaves à cet article et communique que la Délégation yougoslave n'est pas contre la rédaction du premier alinéa.

L'amendement au § 5 de cet article est présenté afin d'établir le balisage des ouvertures seulement de ces ponts, sous lesquels passe la voie navigable. La Délégation yougoslave estime que ceci sera suffisant, car il n'y a pas de nécessité de baliser le chenal là, par où la voie navigable ne passe pas.

Au § 9 est présenté l'amendement, dans lequel on propose d'inclure au texte les mots „autant que possible“, parce que la rédaction du § 9 est rédigée dans une forme catégorique, ce qui peut provoquer des malentendus.

En parlant des amendements à l'art. 14 en général, *M. Djuric* constate que le pilotage des bâtiments, on a présenté au § 10 un amendement relatif à l'exclusion des mots „ou nécessaire“.

En parlant des amendements à l'art. 14 en général, *M. Djuric* constate que le Secrétariat, en élaborant le projet, ne s'est pas occupé des intérêts des pays riverains.

La Délégation yougoslave considère que ses amendements sont tout à fait fondés et doivent être acceptés.

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare que d'après son avis l'interprétation de l'art. 14 correspond pleinement à la Convention et n'exige aucune preuve. La rédaction du § 9 de l'art. 14 est juste, à savoir, afin que „les travaux hydrotechniques et autres, exécutés sur le fleuve entre les ports, n'empêchent pas la circulation et soient balisés à temps par des signaux avertisseurs“. L'art. 3 de la Convention dit à propos de cela que les Etats danubiens se sont engagés à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité, ainsi qu'à ne pas empêcher ni entraver la navigation dans

tes chenaux navigables du Danube. Le § 9 de l'art. 14 dit justement cela.

Ensuite, l'art. 26 de la Convention dans son dernier alinéa prévoit que les règlements de police en vigueur sur le Danube doivent être de nature à ne pas entraver la navigation, et le § 9 de l'art. 14 dit de ce que „...les travaux exécutés sur le fleuve entre les ports n'empêchent pas la circulation et soient balisés à temps...“ L'amendement yougoslave dit de ce que ces travaux „n'empêchent pas, autant que possible, la circulation normale“, voici une restriction évidente qui n'est pas acceptable. En lisant cet article dans la rédaction de la Délégation yougoslave, les navigateurs ne sauront pas comment ils doivent naviguer — à pleine vitesse, à la vitesse normale ou de ne point naviguer. Chaque chef de chantier qui dirige les travaux, se trouvant non loin du chenal, va considérer si ces travaux empêchent ou non la navigation „autant que possible“, c'est-à-dire le chef de chantier pourra décider à sa manière, tandis que le § 9 du projet, proposé par le Secrétariat, parle directement de ce que les travaux exécutés sur le fleuve entre les ports n'empêchent pas la navigation et soient balisés.

D'après l'avis de M. Morozov, si l'on procède attentivement à la discussion de l'art. 14 avec l'amendement yougoslave et si l'on prend en considération l'indication de la Convention, on pourra laisser le § 9 sans changement.

Quant à l'amendement de la Délégation yougoslave au § 5, dans lequel on propose de remplacer le § 5 par un nouveau texte, d'après l'avis de la Délégation soviétique on pourrait l'accepter. Cet amendement précise le sens technique de l'article et il est tout à fait acceptable.

Quant à l'amendement au § 10, dans lequel on propose d'omettre les mots „ou nécessaire“, la Délégation soviétique est d'accord. Cet amendement précise l'art. 14 et il peut être accepté.

La Délégation soviétique est aussi d'accord d'accepter le premier alinéa de l'art. 14 dans la rédaction du projet avec le supplément rédigé dans l'amendement yougoslave. La différence n'est pas grande, mais l'amendement précise le sens de l'article.

Donc, si l'on veut, l'art. 14 peut être mis d'accord.

M. Djuric (Yougoslavie) dit qu'étant donné que M. Morozov est d'accord avec l'amendement de la Délégation yougoslave, excepté l'amendement au § 9 de l'art. 14, il voudrait revenir à cet amendement en supprimant qu'après cela M. Morozov changera son opinion.

Ensuite, M. Djuric dit :

„M. Morozov est contre l'expression „autant que possible“. Je veux citer l'exemple pour l'argumentation de cette expression dans notre amendement. Le chaland roumain se trouve coulé dans le canal de Sip, à la suite de quoi la navigation dans ce secteur a été arrêtée pour un mois. Voilà pourquoi nous prions d'intercaler au § 9 les mots „autant que possible“, justement pour les cas où nous voulons, mais nous n'avons pas la possibilité d'aider à la navigation.

Etant donné qu'à la suite de ces cas il peut arriver la limitation de la navigation, la Délégation yougoslave insiste sur la précision du projet.

Pendant que nous élaborons les règles relatives à la navigation sans

obstacle sur le Danube, certains pays danubiens créent des difficultés à la navigation de la flotte yougoslave.

Je peux citer l'exemple concernant la Hongrie. Par exemple on a défendu à notre bâtiment nommé „Corbun“ d'utiliser des jumelles, des projecteurs, et à vous, aux spécialistes, il ne faut point donner des explications concernant l'embaras où s'est trouvé ce bâtiment.

L'amendement yougoslave au § 9 de l'art. 14 ne vise point à changer le sens du paragraphe, mais au contraire, il présente la garantie contre les abus des autres puissances.“

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare que l'amendement yougoslave est contraire à l'art. 3 de la Convention. L'art. 3 de la Convention dit que les pays danubiens ne doivent pas créer des obstacles à la navigation, et l'amendement yougoslave dit „autant que possible“. L'art. 26 de la Convention dit que les règles de police doivent être de nature à ne pas empêcher la navigation, et l'amendement yougoslave ajoute le mot „normale“. Il n'y a pas de pareilles expressions dans la Convention. Nous devons comprendre, dit M. Morozov, qu'on élabore maintenant les règles qui exigent la précision dans la rédaction du texte qui exclut les interprétations différentes. C'est pourquoi la Délégation soviétique ne comprend pas l'exigence instantane du Représentant de Yougoslavie relative au changement du § 9 de l'art. 14.

M. Sik (Hongrie) s'arrête sur les trois moments dont a parlé M. Djuric. La Délégation yougoslave dans son amendement au § 9 se base évidemment sur l'ancienne vérité que personne ne doit faire l'impossible. Naturellement c'est comme cela et la Délégation hongroise accepterait avec plaisir l'amendement „autant que possible“, si on pouvait ajouter avec quelles règles, avec quelle archine on peut mesurer cette „possibilité“. Mais nous ne le pouvons pas établir d'avance, dit M. Sik, et si nous admettons cette expression, nous donnerons la possibilité de ne pas demander aux gens ce qu'il est possible de demander. On pourrait omettre avec le même succès le paragraphe entier, car avec l'amendement proposé il n'a pas de sens.

Deuxièmement, cela se rapporte également à tous les autres paragraphes. Les autres paragraphes comprennent d'autres prescriptions, par exemple celles relatives au balisage; cela veut dire qu'ici non plus on ne peut obliger personne d'entretenir le balisage, mais seulement „autant que possible“.

Le troisième moment qui est le plus important est le suivant: lors de la correction du projet une faute a été commise. Au texte des articles 8 et 14 chaque paragraphe commence par une lettre majuscule, bien que tous ces paragraphes soient subordonnés à une seule proposition principale, dans laquelle on dit qu'on surveille ceci ou cela, tandis que l'amendement yougoslave dit „autant que possible“. Alors, le contrôle sera imparfait. Je citerai un petit exemple, continue M. Sik. On a nommé un contrôleur pour la vérification du paiement des impôts avec l'instruction suivante: „Contrôlez comment les gens paient les impôts autant que possible!“ Voilà où peut nous mener l'expression „autant que possible“.

Quant à la plainte de M. Djuric relative à la Hongrie, M. Sik ne ré-

pond pas à cette plainte, car elle ne se rapporte pas à l'ordre du jour et parce que, si on examine les plaintes des yougoslaves, la plupart d'elles ont tout un autre sens.

M. Djuric (Yougoslavie) dit que M. Morozov a répété ce qu'il a dit dans sa première intervention. Il a donné lecture de l'art. 3 de la Convention et a souligné de nouveau que l'expression „la circulation normale“, qui se trouve dans l'amendement, ne correspond pas à la Convention. M. Djuric dit que cette expression est tout à fait juste, correspond aux règles juridiques et se trouve à l'art. 4 de la Convention qui dit : „...nécessaires pour assurer la navigation normale...“ Donc, la Délégation yougoslave ne présente pas son amendement en opposition avec la Convention, mais elle utilise le texte de la Convention et c'est pourquoi il n'y a aucune raison de ne pas utiliser cette expression.

Quant à la déclaration de M. Sik, qu'il est déplacé, dit-on, de mener ici la discussion sur les difficultés créées par la Hongrie dans la navigation de la flotte yougoslave, la Délégation yougoslave estime qu'il faudrait consacrer une des séances justement à la question des difficultés lors de la navigation. La Délégation yougoslave pourrait exposer beaucoup de faits, sans craindre les reproches qu'elle ne suit pas les indications de la Convention. C'est nécessaire parce que les autorités, qui créent les difficultés, ne donnent pas de réponse aux notes ou tâchent de répondre de manière qu'après l'examen de la question il ressort que le fait, mentionné dans la note, manque. Cette méthode est appliquée aussi dans les autres questions, surtout quand il s'agit des incidents de frontière.

M. Manolov (Bulgarie) attire l'attention de MM. les Représentants sur ce que M. Djuric a beaucoup parlé des faits qui n'ont aucun trait au travail de la session. Bien des fois nous avons entendu ici des déclarations de M. Djuric, dit M. Manolov, que la Délégation yougoslave suit les dispositions de la Convention, mais je m'étonne pourquoi dans ce cas M. Djuric insiste sur l'insertion de l'amendement qui est contraire aux dispositions de la Convention. Cela a été expliqué d'une manière détaillée par M. Morozov.

Dans ce cas M. Djuric a une pleine possibilité de prouver en pratique que la Délégation yougoslave suit les dispositions de la Convention et de changer son opinion concernant le texte de l'art. 14.

M. Sik (Hongrie) répond à M. Djuric sur la question relative à l'examen des plaintes et considère qu'il serait possible de discuter cette question ici, si la session possédait des faits bien établis. Sur la base de la déclaration unilatérale on ne peut pas les discuter. C'est pourquoi M. Sik considère que la proposition de M. Djuric de ce qu'on examine ici à la session les plaintes s'annule absolument, car il n'y a pas de faits établis.

Le Président considère que la proposition du Représentant de l'U.R.S.S. de ce qu'on ne s'éloigne pas du plan de travail, pendant la discussion, est tout à fait raisonnable et si M. Djuric a besoin d'une réponse sur les plaintes, la Délégation roumaine est prête à lui répondre séparément.

M. Djuric pour soutenir ses arguments parle de la catastrophe dans le canal de Sip sur le Danube, tandis qu'à la session il ne s'agit pas des cas extraordinaires. Est-ce que la Commission du Danube a comme but la pla-

nification des catastrophes sur le Danube? — dit M. le Président. Au § 9 de l'art. 14 il s'agit des travaux techniques.

Quant à l'amendement yougoslave et à la rédaction du projet, la Délégation roumaine est pleinement d'accord avec la rédaction du projet, car elle est plus claire.

M. *Morozov* (U.R.S.S.) dit qu'on peut tomber d'accord avec l'amendement du Représentant de Hongrie à l'art. 14, c'est-à-dire après les deux points qui se trouvent dans le premier alinéa commencer les paragraphes suivants non pas par une lettre majuscule, mais par une minuscule et les terminer par un point et virgule.

Le Président déclare que cette précision grammaticale est acceptable et sera prise en considération.

Le Président procède au vote de l'art. 14 paragraphe par paragraphe.

Le premier alinéa est accepté à l'unanimité avec l'amendement de la Délégation yougoslave.

Le paragraphe 1 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 2 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 3 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 4 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 5 est accepté à l'unanimité avec l'amendement de la Délégation yougoslave.

Le paragraphe 6 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 7 est accepté à l'unanimité.

Le paragraphe 8 est accepté à l'unanimité.

Au paragraphe 9 il y a un amendement yougoslave que l'on vote.

L'amendement de la Délégation yougoslave au § 9 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

Lors du vote, le paragraphe 9 est accepté par cinq voix contre une.

Le paragraphe 10 est accepté à l'unanimité avec l'amendement de la Délégation yougoslave.

On met aux voix l'art. 14 dans son ensemble.

L'art. 14 est accepté par cinq voix et une abstention.

On met à la discussion l'art. 15 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. *Morozov* (U.R.S.S.) communique qu'on propose de remplacer le texte de l'art. 15 du projet par un nouveau texte formulé dans l'amendement de la Délégation yougoslave. Pour rappeler cet amendement, il en donne lecture: „Les capitaineries des ports portent d'urgence, dans les limites du possible, tout secours aux bâtiments et aux autres moyens de navigation qui sont en danger, ayant en même temps le droit d'appeler en aide, en cas de besoin, tout bâtiment qui se trouve à proximité.“ En comparaison avec le projet il y a une petite différence. L'action de prêter aide au bâtiment avarié exige habituellement des mesures décisives et immédiates, comme il est exposé à l'art. 15 du projet, auquel on propose l'amendement avec une réserve, à savoir que la capitainerie de port portera secours „dans les limites du possible“, ce qui est contraire à l'exigence susmentionnée du secours immédiat. Le projet prévoit le principe du secours immédiat, mais

l'amendement propose le secours „dans les limites du possible“. En effet, cette réserve annule le sens du paragraphe entier.

Dans toutes les conventions qui ont été conclues bien des fois en ce qui concerne le sauvetage des vies humaines et l'action de prêter secours sur la mer, on souligne justement l'urgence, la nécessité. C'est en effet le sens du contrôle de la part de la surveillance fluviale. En acceptant les Règles de la surveillance fluviale, la session a la possibilité de convenir que le secours doit être prêté immédiatement. C'est dans l'intérêt général de tous les Etats.

D'après l'avis de la Délégation soviétique, l'interpolation proposée par la Délégation yougoslave peut créer les conditions, dans lesquelles la capitainerie de port ne montrera pas l'initiative nécessaire et ne prendra pas des mesures nécessaires pour prêter secours au bâtiment en danger, mais un tel retard peut provoquer de graves conséquences pour le bâtiment avarié et pour d'autres bâtiments se trouvant à proximité, surtout, lors du transport des produits dangereux (du pétrole, de la benzine et autres).

La Délégation soviétique a minutieusement examiné l'amendement yougoslave au point de vue de l'utilité de son application et considère que la rédaction du projet est tout à fait suffisante pour qu'elle soit incluse dans les Règles.

M. Djuric (Yougoslavie) remarque que la Délégation yougoslave, en présentant cet amendement, s'est guidée par les mêmes conditions dont on a parlé dans les amendements à l'art. 14, à savoir qu'il faut conformer le texte de l'article avec les possibilités réelles. Ceci est dû à ce que la Yougoslavie a une situation géographique spéciale sur le Danube, parce qu'elle possède le plus grand secteur du Danube et à cause de cela la majorité des bâtiments passent obligatoirement par les eaux territoriales de la Yougoslavie, et il faut avoir en vue que ses obligations ne soient pas augmentées sans raison et que la navigation ne soit pas aggravée.

La Délégation yougoslave est d'accord de changer son amendement dans le sens suivant : „La capitainerie de port prête tout secours possible aux bâtiments...“ *M. Djuric* estime qu'une telle solution de la question correspond au point de vue exposé par *M. Morozov*.

M. Morozov (U.R.S.S.) prie *M. Djuric* de préciser la rédaction proposée.

M. Djuric (Yougoslavie) lit : „Les capitaineries des ports portent d'urgence tout secours possible aux bâtiments...“, etc. en omettant les mots „dans les limites du possible“ et attire l'attention sur ce qu'une pareille expression est utilisée très souvent dans les textes juridiques, à savoir, dans les codes criminels, quand les gens sont obligés de s'exposer au danger. Dans ces cas ils sont obligés de prêter „tout secours possible“.

M. Morozov (U.R.S.S.) note que la Délégation soviétique est d'accord de remplacer dans l'art. 15 du projet les mots „Le Service de la surveillance fluviale“ par les mots „La capitainerie de port“. Quant au mot „possible“, proposé par la nouvelle rédaction lue par *M. Djuric*, *M. Morozov* estime quand même qu'on ne peut pas insérer ce mot dans le projet, parce que „le secours impossible“ n'existe pas. Le secours se prête ou ne se prête

pas. Si le capitaine de port n'a pas la possibilité de prêter secours, il aura la possibilité d'appeler de n'importe quel point les moyens nécessaires pour prêter secours, d'inviter pour ce but n'importe quel bâtiment, sans distinction du pavillon, d'autre pays riverain.

Comme on le sait, le § 3 de l'art. 76 des Dispositions fondamentales, avec lequel la Délégation yougoslave a aussi été d'accord, parle des obligations du capitaine du bâtiment, s'il faut prêter secours aux autres bâtiments, ce qui suit : „Tous les bâtiments se trouvant à proximité du bâtiment qui émet des signaux demandant secours, doivent immédiatement prêter toute aide à ce dernier“ et ensuite, en résultat des propositions des Délégations yougoslave et hongroise on a mis d'accord le passage „si le bâtiment ou bien les passagers du bâtiment portant aide ne courent pas de danger“.

Donc, il n'y a aucun sens d'affaiblir l'esprit des exigences de l'art. 15 en y incluant le mot „possible“.

M. Sik (Hongrie) au nom de la Délégation hongroise déclare qu'il est d'accord avec ce qui a été dit par le Représentant de l'Union Soviétique concernant l'art. 15, mais il considère que l'amendement yougoslave n'est point acceptable même dans sa nouvelle forme. Si l'on veut souligner l'importance de cet article, alors d'après l'avis de la Délégation hongroise il ne faut pas parler sous une forme narrative, à savoir que le capitaine de port prête secours, etc., mais il est plus juste de dire qu'il „est obligé de prêter secours“. La même chose se rapporte aussi aux autres expressions. La Délégation hongroise estime qu'il est plus juste de dire „d'appeler les autres bâtiments pour prêter secours“ et pas seulement „d'inviter au secours“, d'autant plus que l'obligation d'un autre bâtiment d'arriver au secours est déjà établie par les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

M. Djuric (Yougoslavie) considère qu'il faut tenir compte du fait que la session élabore le projet des Règles unifiées de la surveillance fluviale et non pas les Dispositions fondamentales. Ce fait est souvent omis et il n'est pas pris en considération par le projet.

M. Morozov (U.R.S.S.) se prononce de nouveau pour la défense du projet proposé par le Secrétariat, car ceci est élaboré sur la base de l'unification des règles de la surveillance fluviale et des lois en vigueur dans les pays danubiens. Lors de l'élaboration de l'art. 15, on a pris en considération l'art. 84 du décret No. 41 de la République Populaire Roumaine, ainsi que les articles 43 et 46 de la loi yougoslave concernant le service de la capitainerie de port.

Ensuite, *M. Morozov* cite des extraits de ces articles. Outre cela, dit *M. Morozov*, le Secrétariat de la Commission, en élaborant l'art. 15, a aussi pris en considération l'art. 121 de la loi bulgare concernant la navigation marchande, ainsi que les dispositions correspondantes de la législation soviétique. Donc, souligne *M. Morozov*, le Secrétariat a pris en considération premièrement l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube.

Ayant en vue que la Délégation soviétique, dans le but de l'amélioration de la rédaction de l'art. 15, estime nécessaire de trouver une solu-

tion mise d'accord, M. Morozov propose de discuter l'art. 15 du projet à la séance des experts.

M. Djuric (Yougoslavie) dit qu'il est d'accord avec la proposition de M. Morozov.

Tous les autres Délégués sont aussi d'accord avec cette proposition. L'art. 15 est confié aux experts des délégations afin d'être précisé. La séance est levée à 12 heures 30.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 58

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 15 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	-- M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Schmelz
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	-- M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures 10.

Le Président, en ouvrant la séance, donne lecture de l'art. 15 du projet des Règles de la surveillance fluviale, la rédaction duquel a été rédigée par les experts des délégations, et le met aux voix.

6 voix „pour“.

L'art. 15 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 16 auquel il y a deux amendements: de la part de la Délégation hongroise — (CD/SES 5/17) et de la part de la Délégation yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Sik (Hongrie) propose de remplacer dans le texte de l'art. 16 l'expression „le Service de la surveillance fluviale“ par l'expression „la capitainerie de port“, car ce changement est déjà accepté dans les articles précédents.

M. Djuric (Yougoslavie) communique que la Délégation yougoslave a présenté l'amendement à cet article pour mieux préciser non seulement l'expression „le Service de la surveillance fluviale“, mais aussi l'expression „avec le concours des autorités nationales“.

D'après l'avis de *M. Djuric*, celui qui a rédigé cet article, a fait une interprétation injuste, car outre le Service de la surveillance fluviale il existe encore les autorités nationales, et cette expression peut être comprise de manière que le Service de la surveillance fluviale se trouve hors des autorités nationales et qu'il ne dépend pas d'elles. Mais il est clair que le Service de la surveillance fluviale, si on peut l'appeler ainsi, ne peut être rien d'autre que l'organe de l'Etat respectif. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave a confirmé son amendement à l'état réel du fait.

Le Service de la surveillance fluviale peut être effectué seulement par l'organe de l'Etat riverain, l'organe national.

Quant à l'amendement présenté par la Délégation hongroise, il serait justifié, si l'on examinait seulement le texte du projet, ce qui lui serait un bon complètement. Mais au point de vue de la législation et de la technique l'amendement hongrois est injuste, car il se rapporte à un article des Dispositions fondamentales.

Les Dispositions fondamentales ne sont qu'une recommandation aux Etats riverains et non pas des règles obligatoires pour la législation. Voilà pourquoi dans les règles concernant l'unification il ne convient pas de se référer aux Dispositions fondamentales.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que d'après son avis le but principal de l'amendement de la Délégation hongroise à l'art. 16 vise à l'amélioration

non seulement du projet, mais aussi de l'essentiel de la question concernant le déblaiement du chenal, s'il y a des obstacles. Quant à l'unification, la Convention ne nous limite pas seulement aux règles appliquées dans les pays danubiens, continue M. Morozov, mais nous pouvons prendre en considération aussi les règles générales se rapportant au Danube, qui sont acceptées par la Commission du Danube et découlent de la Convention. D'après l'avis de M. Morozov la référence, se trouvant dans l'amendement hongrois à l'art. 78 des Dispositions fondamentales, n'est pas contraire à la tâche de l'unification des règles de la surveillance fluviale, mais il faut essayer de la renfermer entre des parenthèses. Le sens est tel que si l'armateur ne fait pas renflouer son bâtiment coulé ou échoué, c'est-à-dire, s'il ne liquide pas les obstacles créés sur le Danube, on appliquera les lois du pays donné qui sont en vigueur justement pour le service qui a ces obligations, c'est-à-dire pour la capitainerie de port dans son secteur. C'est pourquoi M. Morozov estime qu'ayant précisé d'une manière juste l'amendement de la Délégation hongroise, il faut absolument l'accepter. La référence à l'art. 78 des Dispositions fondamentales, laquelle se trouve dans l'amendement de la Délégation hongroise, peut être renfermée entre des parenthèses, car outre l'art. 78 des Dispositions fondamentales il se trouve en vigueur encore l'article des règles nationales qui correspond à cette question. Mais nous ne pouvons pas, dit M. Morozov, et il n'y a pas de sens d'énumérer tous les articles des règles nationales de chaque Etat qui se rapportent à la question donnée, car le projet des Règles de la surveillance fluviale, discuté à la session, est une généralisation de l'essentiel se trouvant dans les règles de navigation et dans les règles de la surveillance fluviale des pays danubiens.

Dans son travail concernant l'unification des règles de la surveillance fluviale la Commission du Danube tâche de trouver des règles communes pour tous, continue M. Morozov, et on les a trouvées en son temps, à savoir, dans le contenu de l'art. 78 des Dispositions fondamentales, prenant en considération que chaque Etat a le droit, ayant précisé ses règles en vigueur sur le Danube conformément aux règles qui sont discutées à la session, insérer encore l'article de ses règles nationales. C'est en premier lieu.

En second lieu. Il n'y aura rien de changé par l'amendement de la Délégation hongroise, si l'on dit que „le Service de la surveillance fluviale procède à prendre les mesures pour le compte de l'armateur du bâtiment“ et dans ce cas il ne faudra rien mettre entre parenthèses.

En ce qui concerne l'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 16, il exclut du projet l'expression „avec le concours des autorités nationales“. Le reste de l'amendement de la Délégation yougoslave est entièrement inclus dans le texte de l'art. 16. C'est pourquoi M. Morozov fait la proposition suivante: laisser l'art. 16 dans la rédaction du projet, ayant exclu du texte du projet l'expression „avec le concours des autorités nationales“ et ce qui est proposé d'être exclu par l'amendement yougoslave. Donc, l'article peut recevoir l'approbation générale.

Le Président prie M. Morozov de donner lecture du texte proposé de l'art. 16.

M. Morozov (U.R.S.S.) donne lecture de l'art. 16:

„Dans le cas où le bâtiment se trouve coulé dans le chenal ou est échoué, si le capitaine, le patron ou l'armateur dudit bâtiment n'a pas la possibilité de procéder à son renflouement immédiat ou s'il n'est pas à même de le remettre à flot et écarter les obstacles causés à la navigation, la capitainerie de port prend les mesures pour baliser la place du chenal où l'avarie a eu lieu et elle exige de l'armateur d'assurer l'exécution des travaux nécessaires, afin que le chenal soit dégagé dans le plus court délai possible.

Dans le cas où cette demande est rejetée, la capitainerie de port dégage le lit par ses propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.“

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave est d'accord avec le texte de l'art. 16 qui a été lu.

Le Président demande s'il y a encore des observations. Etant donné qu'il n'y a pas d'observations, l'art. 16 dans sa dernière rédaction, lue par *M. Morozov*, est mis aux voix.

6 voix „pour“.

L'art. 16 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 17 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que la Délégation soviétique a quelques observations au sujet du Chapitre V du projet qui concerne l'enquête des avaries et par conséquent il prie de donner la parole à l'expert de la Délégation soviétique *M. Keiline*.

M. Keiline (U.R.S.S.) indique que, lors de l'établissement de l'ordre de l'enquête des avaries, il faut tenir compte des circonstances que ce sont deux Etats qui peuvent être intéressés dans l'enquête des avaries : d'une part c'est l'Etat dans les eaux duquel l'avarie a eu lieu et de l'autre part c'est l'Etat dont le pavillon bat le bâtiment avarié. Ce fait que deux Etats peuvent y être intéressés crée une certaine complexité lors de l'établissement de l'ordre juste de l'enquête des avaries. Sans doute, si le bâtiment avarié bat le pavillon de l'Etat dans les eaux duquel l'avarie a eu lieu, il y a une coïncidence de l'Etat dont le pavillon bat le bâtiment avec l'Etat dans les eaux duquel a eu lieu l'avarie, c'est pourquoi dans ces cas l'avarie est soumise à l'examen de la surveillance fluviale de l'Etat donné. Cette situation ne crée pas de doute et elle a reçu son expression au § 1 de l'art. 18 du projet des Règles.

Mais dans le cas où l'Etat dans les eaux duquel l'avarie a eu lieu et l'Etat dont le pavillon bat le bâtiment avarié sont différents, il est douteux qu'on puisse nier le fait que l'Etat dont le pavillon bat le bâtiment est extrêmement intéressé dans l'enquête de l'avarie. Il est très important pour cet Etat de savoir, quelles sont les raisons qui ont provoqué l'avarie de son bâtiment.

Les intérêts de qui doivent prévaloir ? — demande *M. Keiline*.

D'après l'avis de la Délégation soviétique, si l'Etat, dans les eaux duquel a eu lieu l'avarie, a subi un dommage matériel, alors ce sont justement ses organes qui doivent avoir le droit de faire l'enquête. En conformité avec tout ce qui a été dit, on a formulé le § 4 de l'art. 18 du projet

des Règles. Mais dans les cas où il n'y a pas de dommage matériel, l'enquête de l'avarie doit être faite par l'organe de l'Etat dont le pavillon bat le bâtiment. Cette disposition a reçu son expression au § 2 de l'art. 18.

De même, il semble à la Délégation soviétique que tout ce qui a été dit doit déterminer aussi l'art. 17 des Règles, c'est pourquoi la rédaction de l'art. 17 du projet, contenue dans l'amendement de la Délégation yougoslave, exige d'ajouter à la fin de l'article les mots suivants: „si le bâtiment mentionné a subi un dommage matériel“.

Il peut, cependant, arriver que l'avarie aura lieu par l'abordage de deux bâtiments étrangers dans les eaux d'un troisième Etat, compte tenu que le troisième Etat n'a pas subi un dommage matériel.

Dans ce cas il faut résoudre la question, auquel de ces deux Etats, dont les bâtiments se sont abordés, il faut donner la préférence.

Cette question est résolue au § 3 de l'art. 18 qui établit que l'avarie est soumise à l'examen des organes de la surveillance fluviale de l'Etat, auquel appartient le bâtiment avalant.

Et enfin, la dernière observation.

Dans l'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 17 les avaries s'opposent, comme il semble, aux cas de l'abordage des bâtiments, ainsi qu'aux cas de la non-observation des règles de navigation en vigueur.

D'après l'avis de la Délégation soviétique il serait plus utile d'éviter cette opposition en acceptant la rédaction suivante: „Dans le cas où l'avarie a eu lieu à la suite d'un abordage ou d'une non-observation des règles de navigation en vigueur...“

En résumant tout ce qui précède, on peut arriver aux conclusions suivantes: le texte de l'art. 17 en liaison avec l'amendement de la Délégation yougoslave pourrait être rédigé de la manière suivante:

„Dans le cas où les avaries ont eu lieu à la suite d'un abordage des bâtiments ou d'une non-observation des règles de navigation en vigueur, l'enquête est poursuivie par la surveillance fluviale du port de l'Etat dans le secteur duquel l'accident a eu lieu, si l'Etat mentionné a subi un dommage matériel.“

Quant à l'art. 18, il sera juste de l'accepter dans la rédaction du projet des Règles. Il faudrait aussi accepter l'amendement de la Délégation bulgare au § 4 de l'art. 18 — (CD/SES 5/15). L'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 18 pourrait devenir avec de certains changements un nouveau § 5 de l'art. 18 dans la rédaction suivante:

„La surveillance fluviale, en observant les dispositions de l'art. 17, procède à l'enquête de l'avarie soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment avarié est arrivé ou a été amené après l'avarie.“

M. Manolov (Bulgarie) déclare que la Délégation bulgare est pleinement d'accord avec ce qui a été dit par M. Keiline et considère que le texte des articles 17 et 18, exposé par M. Keiline, comprend tous les cas possibles, quand il faudra procéder à l'enquête des avaries.

M. Djuric (Yougoslavie) remarque que la Délégation yougoslave a attiré une attention spéciale aux articles 17 et 18 du projet et il remarque qu'entre la Délégation yougoslave et les autres délégations il y a une divergence dans les opinions justement sur ces articles.

La Délégation yougoslave a présenté ses amendements à ces articles, dans lesquels son point de vue sur la question donnée est bien précisé.

Conformément aux stipulations des articles 17 et 18 du projet, les autorités de Bulgarie, de Tchécoslovaquie, de Hongrie, de Roumanie et de Yougoslavie se trouveraient dans la situation que sur leur propre territoire aurait lieu le cas de l'examen des avaries par une autre puissance. Je ne mentionne pas l'Union Soviétique, parce que le secteur soviétique est très court et en pratique, autant que je sache, les bâtiments des autres Etats ne passent guère par là. La Yougoslavie est particulièrement intéressée dans cette question aussi du point de vue pratique, car elle possède un grand secteur du Moyen Danube où la navigation internationale est très ample.

Voilà pourquoi la Délégation yougoslave estime que la disposition du projet relative à la question de l'examen des avaries est inacceptable.

En parlant de l'amendement de la Délégation yougoslave, M. Keiline a mentionné tout son contenu, excepté ce dont je parle maintenant, continue M. Djuric. M. Keiline défendait seulement le point de vue matériel, il parlait du dommage qui peut être porté à l'Etat, par conséquent, il s'est guidé seulement par des raisons pratiques. Il voulait, sans doute, défendre les intérêts matériels de son propre Etat. Je ne suis point contre cela, mais je ne peux y consentir.

Qu'est-ce qui peut arriver pendant l'avarie? — demande M. Djuric. Il peut arriver qu'un Etat subisse un dommage matériel. Supposons que sur le territoire d'un Etat un accident a eu lieu — l'abordage des bâtiments de deux Etats différents. Dans ce cas il s'agirait du paiement du dommage porté par un Etat à un autre et cette question intéresserait exclusivement ces deux Etats, mais l'acte de l'établissement de l'avarie sur le territoire indiqué peut être effectué seulement par l'autorité de la surveillance territoriale et, sans doute, que les autorités d'Etat dont les bâtiments ont subi l'abordage peuvent procéder à l'examen hors du territoire de l'Etat, dans le secteur duquel l'abordage a eu lieu. On peut aussi supposer une autre chose, à savoir, que lors de l'examen de l'avarie assisterait le Représentant de l'Etat avec le bâtiment duquel l'avarie a eu lieu et l'examen même serait effectué par les autorités sur le territoire desquelles a eu lieu l'abordage. Dans un cas pareil l'examen a lieu suivant les dispositions de chaque Etat, suivant le droit de procès. De différents autres cas peuvent aussi avoir lieu et, conformément à la disposition du projet, l'Etat serait privé du droit de l'examen des avaries et ce droit appartiendrait à l'Etat-proprétaire du bâtiment. On sait que chaque Etat a une législation d'après laquelle cet Etat a le droit de procéder à l'examen des cas pareils.

Les amendements yougoslaves aux articles 17 et 18 du projet suivent pleinement les principes dont j'ai parlé ici, finit M. Djuric, et je ne peux pas supposer qu'un Etat souverain quelconque serait d'accord d'accepter la disposition qu'on propose ici. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave insiste sur ses amendements, car ils précisent les relations entre les Etats égaux en droits, souverains et indépendants.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président continue la séance et demande qui veut prendre la parole.

M. Morozov (U.R.S.S.) prie de donner la parole pour une information à l'expert de la Délégation soviétique *M. Keiline*.

M. Keiline (U.R.S.S.) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Délégués !

En liaison avec l'intervention de *M. Djuric*, il est nécessaire de donner l'information suivante: ni le projet des Règles, ni la rédaction des articles dont j'ai parlé, ne comprennent aucune indication sur ce que, soi-disant, les autorités d'un Etat peuvent poursuivre l'enquête des avaries sur le territoire d'un autre Etat.

Il va sans dire que les autorités de l'Etat du pavillon du bâtiment peuvent poursuivre l'enquête des avaries seulement sur son territoire; je répète — seulement sur son territoire.“

Le Président déclare qu'après l'intervention de *M. Djuric* et les explications de *M. Keiline* il faudrait confier la précision des articles 17 et 18 du projet aux experts des délégations et procéder maintenant à la discussion des articles suivants.

M. Djuric (Yougoslavie) dit qu'il est prêt à consentir à ce que cette question soit confiée aux experts des délégations et que sa solution définitive soit acceptée à la séance prochaine.

Le Président note que vu qu'il n'y a pas d'autres propositions et tenant compte que la Délégation yougoslave s'est aussi prononcée pour la séance des experts, il considère la proposition adoptée et passe à la discussion des articles suivants.

On met à la discussion l'art. 19 auquel il y a des amendements: de la part de la Délégation yougoslave — (CD/SES 5/12) et de la part de la Délégation tchécoslovaque — (CD/SES 5/18).

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que d'après l'avis de la Délégation soviétique tous les amendements à cet article peuvent être pleinement acceptés.

M. Djuric (Yougoslavie) au nom de la Délégation yougoslave soutient l'amendement tchécoslovaque.

On met aux voix l'art. 19 tenant compte des amendements des Délégations tchécoslovaque et yougoslave.

6 voix „pour“.

L'art. 19 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 20 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. Morozov (U.R.S.S.) note qu'il n'est pas contre l'amendement yougoslave, cependant, d'après l'avis de la Délégation soviétique, il faut exclure du texte initial de l'art. 20 l'expression „à l'organisation“. *M. Morozov* donne lecture de l'art. 20 dans le texte initial du projet :

„En cas d'une contravention aux règles de surveillance et aux conditions qui assurent cette navigation, le Service de la surveillance fluviale suivant le degré de la contravention a le droit de faire des observations, de donner

des avertissements ou bien de dresser un acte, d'infliger une amende au capitaine ou au patron, à l'organisation ou au particulier qui se servent des voies navigables."

Si nous regardons les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et le présent projet des Règles de la surveillance fluviale, continue M. Morozov, nous verrons que partout il s'agit des capitaines ou des patrons des bâtiments; c'est pourquoi il n'y a aucune raison d'inclure à cet article l'expression „à l'organisation“, car en pratique cela peut contribuer à la confusion. S'il y a une question concernant une organisation quelconque, il va sans dire que les capitaines de port ont le droit et les pleins pouvoirs d'entrer en liaison avec cette organisation, afin de présenter n'importe quelles exigences qu'ils trouveront nécessaires.

Voilà pourquoi la Délégation soviétique propose d'exclure du texte initial de l'art. 20 l'expression „à l'organisation“.

M. *Djuric* (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave est d'accord avec la proposition de M. Morozov.

On met aux voix l'art. 20 tenant compte de l'amendement yougoslave dans la rédaction lue par M. Morozov.

6 voix „pour“.

L'art. 20 est accepté à l'unanimité.

On donne lecture de l'art. 21 et on le vote.

L'art. 21 est accepté à l'unanimité.

On met à la discussion l'art. 22 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

La parole est donnée au Délégué de Roumanie M. Serban.

M. *Serban* (Roumanie) dit que la Délégation roumaine n'est pas d'accord avec l'amendement de la Délégation yougoslave qui demande d'exclure l'art. 22 du projet. Vu que des malentendus et des différends peuvent arriver et qu'il faut en tenir compte, la Délégation roumaine considère qu'il convient de garder cet article dans le projet.

Outre cela, la prévision des différends à l'art. 22 du projet correspond à l'art. 45 de la Convention du Danube qui a reçu l'approbation de tous les pays danubiens et c'est pourquoi il est nécessaire d'inclure la procédure de la prévision des différends dans le projet des Règles. D'après l'avis de la Délégation roumaine la proposition concernant l'exclusion de cet article est inacceptable.

M. *Djuric* (Yougoslavie) dit que la Délégation yougoslave estime le texte de l'art. 22 du projet comme superflu, car une pareille indication se trouve déjà dans la Convention.

M. *Kononov* (U.R.S.S.) au nom de la Délégation soviétique soutient la proposition de la Délégation roumaine, de garder l'art. 22 dans le projet, pour des raisons qui ont déjà été assez justifiées et parce qu'il ne voit rien de mal que dans cet article il y a une référence à l'art. 45 de la Convention.

Le Président passe au vote de l'amendement yougoslave à l'art. 22.

L'amendement yougoslave est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On met aux voix l'art. 22.

5 voix „pour“, 1 abstention.

L'art. 22 est accepté par cinq voix et une abstention.

On met à la discussion l'art. 23 auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12).

M. *Morozov* (U.R.S.S.) propose d'ajourner la discussion de l'art. 23 du projet, car c'est l'article final, jusqu'à ce qu'on épuise la discussion des articles précédents et il propose de procéder maintenant à la discussion de l'Annexe.

N'ayant pas d'objections, le Président passe à la discussion de l'Annexe.

M. *Morozov* (U.R.S.S.) dit qu'ayant en vue le changement de l'art. 6 accepté par la session, en liaison avec l'amendement de la Délégation hongroise concernant la couleur des bâtiments de la surveillance fluviale, il faut aussi compléter le premier alinéa de l'Annexe par les mots „sur un fond blanc“.

N'ayant pas d'autres observations, l'Annexe est mise aux voix, tenant compte de la proposition de M. *Morozov*.

6 voix „pour“.

L'Annexe est acceptée à l'unanimité

La séance est levée à 13 heures 25.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 39

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,
le 17 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie -- M. Manolov

Hongrie — M. Sik

Roumanie — M. Preoteasa

Tchécoslovaquie — M. Schmelz

U.R.S.S. -- M. Morozov

Yougoslavie -- M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures 35.

Le Président, en ouvrant la séance, propose de passer au point 3 de l'ordre du jour — Etablissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — étant donné que le travail des experts des délégations concernant la précision de la rédaction des articles 17 et 18 du projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube n'est pas encore fini, et de revenir ensuite au point 2 de l'ordre du jour.

N'ayant pas d'observations, le Président donne la parole au Chef de la Section du service hydrométéorologique et du service de navigation de la Commission du Danube M. Iunkevic pour faire un rapport sur l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

M. Iunkevic (Services de la Commission) donne lecture du rapport CD/SES 5/6.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président continue la séance et donne la parole au Représentant de Bulgarie.

M. Manolov (Bulgarie) dit que la Délégation bulgare a attentivement écouté le rapport sur l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et fait la conclusion suivante :

Premièrement, le système du balisage, qui existe actuellement sur le Danube, est insuffisant, deuxièmement, il est bien différent en ce qui concerne la forme des signes, ainsi que la couleur, la caractéristique des feux des stations de signalisation des rives, ce qui constitue de grandes difficultés pour les navigateurs. C'est pour cette raison qu'on se sert jusqu'à présent du système de pilotage, c'est pour cette raison qu'on n'a pas établi jusqu'à présent le système progressif des navigateurs.

Dès que les peuples des pays danubiens eurent pris le gouvernement dans leurs mains, l'industrie et le transport de ces pays se développèrent dans un rythme extraordinairement rapide. Donc, pour qu'il ne se produise pas une rupture entre la production et le transport et pour que le transport ne soit pas une cause pour l'arrêt dans ce développement, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, ainsi qu'un article spécial des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube prévoient la solution de cette question dans la création des con-

ditions pour le développement permanent de la navigation sur le Danube. L'unification des signes côtiers et flottants proposée par le Secrétariat et les méthodes de leur entretien provoqueront naturellement une réorganisation des signes existants, ainsi que la nécessité de leur complétement. Cela sera compensé maintes fois, dans un court délai, par les nouvelles conditions de la navigation, comme par exemple par la possibilité de naviguer sans interruption de jour et de nuit sur de nombreux secteurs où actuellement la navigation de nuit n'existe pas, le trafic sera augmenté, ce qui contribuera à la réduction du prix de revient des transports des marchandises.

En se basant sur cela, la Délégation bulgare approuve le projet de l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube présenté par le Secrétariat et estime qu'après une étude approfondie il peut être pris pour base, lors de l'établissement de ce système.

La parole est donnée à l'expert de la Délégation tchécoslovaque M. Hlava.

M. Hlava (Tchécoslovaquie) au nom de la Délégation tchécoslovaque approuve aussi le projet de l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube présenté par le Secrétariat. Ce n'est pas une nouvelle question, car c'est déjà depuis longtemps qu'il y avait une nécessité de réaliser le système uniforme du balisage. Les navigateurs l'exigeaient, mais la Commission jusqu'à présent n'a pas pu procéder à l'accomplissement de cette tâche et, par conséquent, la navigation sûre était menacée par les accidents.

Le rapport des Services a été présenté avec les indications détaillées du système prévu, ce qui est un pas sérieux en avant. Ce n'est qu'avec ce système, qui correspond pleinement à l'art. 8 de la Convention, qu'on peut assurer la navigation sans danger sur le Danube. La Délégation tchécoslovaque estime nécessaire d'apprécier le grand travail effectué par le Secrétariat de la Commission dans cette question.

On peut voir du rapport que tout, ce qui est prévu par le projet, est minutieusement et sérieusement élaboré. Le projet prévoit de garder les types de balises qui se sont montrés utiles et de les compléter par d'autres signes nouveaux.

Donc, en se basant sur le projet présenté, la Commission non seulement acceptera les signes qui existent déjà, mais elle introduira aussi un nouveau balisage, en résolvant, en même temps, la question du système uniforme de l'aménagement des voies navigables.

L'adoption de ce système non seulement améliorera la navigation, mais elle la rendra aussi sûre.

La Délégation tchécoslovaque apprécie dans le projet surtout la visibilité des signaux lumineux, car les navigateurs se plaignent souvent que certains signes sont visibles seulement, lorsque le bâtiment passe tout près d'eux.

M. Hlava ne veut pas s'arrêter sur les nombreux traits positifs du projet, mais il note seulement par quelques mots que l'établissement proposé d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables créera les

conditions favorables pour l'application des nouvelles méthodes progressives dans la navigation sur le Danube.

M. *Djuric* (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave est d'accord que la Commission du Danube est compétente d'établir le système uniforme de l'aménagement des voies navigables pour la navigation sans danger sur le Danube.

A côté des signaux, les navigateurs posséderont les cartes, ainsi que le routier qui régleront, sans doute, la navigation sans danger sur le Danube.

La Délégation yougoslave a étudié d'une manière détaillée le projet présenté et constate qu'il comprend beaucoup de propositions utiles qui, sans doute, contribueront à l'amélioration de la navigation.

Le rapport de M. Iunkevic comprend l'idée d'après laquelle, lors de l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables, les équipages des bâtiments doivent être libérés du pilotage existant des bâtiments. Sans doute qu'une telle unification contribuera au développement plus rapide de la navigation sûre.

Ensuite, M. *Djuric* attire l'attention sur ce que la Délégation yougoslave, lors de l'élaboration de la Convention de 1948, insistait que la monopolisation du service de pilotage fût liquidée, que le pilotage fût gardé seulement là où il est nécessaire et que les Etats eussent leurs timoniers. Ces propositions de la Délégation yougoslave sont incluses dans l'art. 32 de la Convention. En se guidant justement par cela, la Délégation yougoslave a insisté aux sessions précédentes sur ce que le pilotage des bâtiments dans le secteur Gabcikovo-Gönyü ne fût pas obligatoire. Suivant la même raison la Délégation yougoslave, lors de l'élaboration de l'art. 81 du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ainsi que du § 10 de l'art. 14 du projet des Règles de la surveillance fluviale, avait en vue de garder l'indépendance de la navigation et des droits de naviguer dans le cadre de la Convention. La majorité de la Commission a tâché de limiter, d'entraver la reconnaissance de cette indépendance. Ce point de vue est tout à fait contraire au point de vue prononcé dans le rapport de M. Iunkevic.

La Délégation yougoslave estime que l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube créera les conditions pour la navigation libre et sans à-coups.

La parole est donnée à l'expert de la Délégation roumaine M. *Marinescu*.

M. *Marinescu* (Roumanie) dit que le Secrétariat de la Commission, lors de l'élaboration du projet concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, a inséré dans le projet la disposition relative aux signaux phoniques et lumineux pour les bâtiments ; maintenant, conformément à l'art. 8 de la Convention, on a confié à la Commission la réalisation de ce système qui assurera la navigation sans danger. C'est pourquoi il faut indiquer la voie, à savoir, les limites et la direction du chenal par un nombre suffisant de signes, ce qui donnera la possibilité aux navigateurs de naviguer sans obstacles.

Dans les conversations avec les navigateurs on a établi qu'à présent

le balisage sur le Danube a beaucoup de défauts, il n'y a pas de l'uniformité dans les voyants, leurs formes et couleurs sont différentes et on peut dire la même chose aussi en ce qui concerne la couleur des feux. Par exemple pour déterminer la limite droite du chenal on utilise 6 sortes de signes différents d'après leur couleur et leur forme.

En comparant le système actuel du balisage avec le système prévu pour l'avenir, il faut dire que le Secrétariat de la Commission, lors de l'accomplissement de cette tâche, a examiné et s'est guidé par les différents aspects de cette question, en tenant compte, en même temps, des caractéristiques géographiques des secteurs et des principes du perfectionnement du balisage.

A présent, on prévoit de perfectionner le balisage, à savoir, les voyants en ce qui concerne leurs couleur et forme. Le balisage pour la rive droite aura un voyant sphérique de couleur verte; pour la rive gauche un voyant conique de couleur rouge.

On attire l'attention spéciale au fonctionnement permanent du balisage, afin d'assurer la navigation de jour et de nuit. C'est pourquoi on a en vue d'utiliser la lumière pour tous les signes.

Quant à l'entretien et la surveillance du balisage, le rapport donne aussi des indications utiles dont on peut se servir comme base, en établissant le nouveau système.

La documentation liée avec le rapport, ainsi que certaines données montrent l'intérêt qu'il faut témoigner dans cette question. Il y a aussi des questions qui exigent d'être expliquées, à savoir, la question concernant le balisage sur le Bas Danube où le fleuve est accessible non seulement pour les bâtiments fluviaux, mais aussi pour les bâtiments de mer. Il surgit la question, s'il faut établir là le balisage maritime ou s'il faut suivre le principe de la signalisation du balisage fluvial. Il faut aussi étudier la question concernant la restriction de l'interdiction de naviguer pendant la nuit.

Le rapport du Secrétariat présente un apport important dans l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables et c'est un grand pas en avant. L'activité des Services doit être particulièrement appréciée surtout du point de vue technique.

La solution complète de cette question sera effectuée par chaque Etat danubien, tenant compte des indications de la Commission.

La Délégation roumaine se rend bien compte des difficultés, soulevées par cette question en ce qui concerne le secteur roumain du Danube, et en le comprenant elle est prête de contribuer à l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

La parole est donnée à l'expert de la Délégation soviétique M. Tucapski.

M. Tucapski (U.R.S.S.) note que le rapport des Services témoigne que, pendant le dernier temps, on a effectué un travail considérable relatif à l'examen du balisage existant sur le Danube et comme résultat on a indiqué les types les plus rationaux des signes de navigation. On propose dans le rapport, à titre de discussion, les voies possibles de l'unification des moyens de balisage, ce qui doit servir comme base pour l'établissement d'un

système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

L'exigence principale, qui doit être présentée à l'organisation du service de la voie et du balisage, est l'assurance de la navigation sans danger sur le Danube de jour et de nuit, ce qui donnera la possibilité d'utiliser les bâtiments plus rationnellement et d'augmenter le trafic. Pour accomplir cette tâche, outre l'établissement d'un système uniforme de balisage, le service de la voie doit accomplir les travaux suivants : rétablissement immédiat de tout le système dérangé du balisage, avertissement en temps utile des navigateurs concernant les dangers qui se trouvent sur le fleuve, assurance des travaux par des signes de balisage pendant les périodes d'automne, d'hiver et de printemps, quand le fleuve est pris par les glaces, ainsi que pendant la débâcle du Danube, avertissement des navigateurs concernant les niveaux des eaux du Danube, édition d'un routier unique et avertissement systématique des navigateurs suivant les avis aux navigateurs de mer.

Lors de l'élaboration suivante des dispositions fondamentales concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables, il faut attirer l'attention spéciale sur l'amplitude considérable des variations des niveaux des eaux du Danube, ce qui crée des difficultés, lors de l'exploitation des moyens flottants du balisage.

Le rapport prévoit, premièrement, l'établissement d'un système uniforme de l'éclairage des signes de navigation sur tout le fleuve, l'utilisation des voyants uniformes, de la couleur uniforme des signes flottants et, ultérieurement, le remplacement succesif des signes non-standardisées par les signes standardisés.

Jusqu'à l'adoption de la décision concernant l'utilisation d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables, son établissement doit assurer l'amélioration au maximum des conditions de la navigation sur le Danube, autant que possible sans le pilotage des bâtiments.

La question concernant la source de l'éclairage des signes de navigation doit être évidemment résolue simultanément avec l'établissement du nouveau système, conformément aux conditions locales de l'éclairage dans chaque pays. Pour ce but il est possible d'utiliser l'alimentation des circuits électriques des accumulateurs ou des batteries et l'utilisation de l'acétylène ou du propane. Il est important d'assurer seulement la couleur et la caractéristique des feux, établis par le nouveau système.

Il est sûr que tous les pays danubiens sont intéressés à ce que la navigation sur le Danube soit facilitée, ce qu'on prévoit justement d'accomplir avec le minimum de dépenses, en établissant le système uniforme du balisage.

Il faut espérer que toutes les difficultés techniques qu'on peut rencontrer pendant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, seront écartées et qu'à la suite de l'activité prochaine des Services de la Commission un projet d'une haute qualité sera préparé.

M. Manolov (Bulgarie) au nom de la Délégation bulgare propose un projet de Décision concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — (CD/SES 5/23).

M. Morozov (U.R.S.S.) au nom de la Délégation soviétique dit que le projet de décision proposé par la Délégation bulgare est acceptable et qu'il faudrait le lire et ensuite passer au vote point par point.

La proposition du Représentant de l'U.R.S.S. est acceptée sans objections.

On donne lecture du point 1 du projet de décision avec l'alinéa d'introduction et on les vote.

Le premier point et l'alinéa d'introduction sont acceptés à l'unanimité.

On donne lecture du point 2 du projet et on le vote.

Le deuxième point est accepté à l'unanimité.

On donne lecture du point 3 du projet et on le vote.

Le troisième point est accepté à l'unanimité.

Le Président met aux voix le projet de décision, présenté par la Délégation bulgare, dans son ensemble.

6 voix „pour“.

La décision concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube est acceptée à l'unanimité — (CD/SES 5/24).

La séance est levée à 14 heures 05.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 40

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 18 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	— M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Schmelz
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures 50.

Le Président, en ouvrant la séance, propose de passer à la discussion du point 4 de l'ordre du jour — Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948) — auquel il y a deux rapports élaborés par les Services de la Commission.

Comme il n'y a pas d'autres propositions, le Président donne la parole au Chef du service juridique du Secrétariat de la Commission du Danube M. Svátek pour faire son rapport sur la surveillance douanière sur le Danube.

M. Svátek (Secrétariat de la Commission) donne lecture du rapport CD/SES 5/7.

Etant donné que le rapport sur la surveillance douanière, ainsi que le rapport sur la surveillance sanitaire sur le Danube, qui sera présenté à la session, touchent le même point de l'ordre du jour, car la session examine toutes les deux questions du point de vue de la navigation sur le Danube, le Président propose de donner lecture aussi du deuxième rapport, afin de discuter ensuite tous les deux rapports simultanément.

Le Président demande s'il y a des observations. Etant donné qu'il n'y en a pas, il donne la parole à l'inspecteur pour la surveillance sanitaire de la Commission du Danube M-me Sapojnikova pour faire son rapport sur la surveillance sanitaire sur le Danube.

M-me Sapojnikova (Services de la Commission) donne lecture du rapport CD/SES 5/8.

Le Président demande qui désire prendre la parole.

La parole est donnée au Délégué de Roumanie M. Serban.

M. Serban (Roumanie) dit que les rapports du Secrétariat sur la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube qui sont soumis à l'examen de la présente session, suivant la décision de la IV-ème session de la Commission du Danube, correspondent pleinement à l'art. 26 de la Convention de 1948.

M. Serban au nom de la Délégation roumaine fait quelques observations d'un caractère général concernant tous les deux rapports et dit que ces rapports comprennent un matériel assez utile. La Délégation roumaine trouve positif le travail effectué par le Secrétariat. On a montré des exemples des lois douanières et sanitaires des différents pays, dont on voit quelle est la différence entre certaines lois et formalités des Etats riverains et combien de difficultés et d'obscurités cela présente à la navigation sur le Danube. Il est clair du rapport sur la surveillance

douanière qu'il est nécessaire de faciliter le travail des capitaines, ainsi que des organes douaniers, ce qui amènera, sans doute, à l'amélioration de l'exploitation de la flotte sur le Danube, ainsi qu'à l'amélioration du contrôle douanier. La Délégation roumaine considère que de cette manière on fera des pas considérables en avant en ce qui concerne l'amélioration de la navigation. Les spécialistes roumains sont prêts à prêter tout secours possible au Secrétariat de la Commission dans l'unification des règles et des lois, étant donné que certains Etats danubiens n'ont point de lois concernant la surveillance sanitaire et certaines lois ont tellement vieilli qu'on ne les applique plus.

L'établissement de la surveillance sanitaire a une grande importance pour la Roumanie, car la Roumanie a spécialement souffert de différentes épidémies et maladies qui ont eu lieu dans le passé, comme cela a été indiqué dans le rapport.

Selon notre avis, finit M. Serban, il est juste d'approfondir le travail dans ce domaine et de créer ainsi les meilleures conditions pour la navigation.

M. Serban au nom de la Délégation roumaine présente un projet de décision concernant le point 4 de l'ordre du jour — (CD/SES 5/25).

La parole est donnée au Représentant de Bulgarie.

M. *Manolov* (Bulgarie) déclare que la Délégation bulgare considère utile le projet de décision concernant le point 4 de l'ordre du jour et le soutient.

La parole est donnée au Délégué de l'U.R.S.S. M. *Kononov*.

M. *Kononov* (U.R.S.S.) note que l'actualité de la question concernant les mesures de l'unification des règles douanières et sanitaires applicables au Danube est tout à fait évidente. Les rapporteurs ont montré ici par des exemples concrets que la question de la systématisation et de l'unification des règles douanières et sanitaires est exclusivement mûre.

D'après l'avis de la Délégation soviétique, l'initiative du Secrétariat et des Services de la Commission dans cette question doit être soutenue, car elle vise à l'amélioration de la navigation et répond pleinement aux tâches prévues à l'art. 26 de la Convention dont M. *Kononov* donne lecture.

Ensuite, M. *Kononov* constate que le Secrétariat et les Services de la Commission doivent accomplir un grand travail lié avec la préparation pour la Commission des propositions concrètes relatives aux mesures dirigées vers l'unification des règles douanières et sanitaires sur le Danube, tenant compte des conclusions et des observations qui seront présentées par tous les pays danubiens-membres de la Commission.

La Délégation soviétique soutient le projet de décision, présenté par la Délégation roumaine.

La parole est donnée à l'expert de la Délégation tchécoslovaque M. *Hlava*.

M. *Hlava* (Tchécoslovaquie) note que la navigation sur le Danube ne doit pas être le but propre, mais elle doit faciliter les relations entre les Etats, surtout entre les Etats danubiens.

La Convention de 1948 reconnaît la navigation libre des bâtiments navigant en transit sur le Danube, mais le service douanier, comme on le sait

de la pratique et comme cela a été bien remarqué dans le rapport, n'est pas encore à la hauteur respective.

La Délégation tchécoslovaque soutient pleinement les tâches de la Commission dans cette question et se rend compte de ce que les règles des différents Etats diffèrent souvent, mais ayant en vue la bonne volonté, elle considère qu'en ce qui concerne les formalités douanières, à savoir, l'accomplissement du service douanier, on pourrait les préciser et arriver à ce que les équipages se soumettent à toutes leurs obligations sans perdre inutilement le temps à la frontière.

Les autorités tchécoslovaques ont envoyé à la Commission du Danube tout le matériel concernant la loi relative à l'organisation du service douanier, et la Délégation tchécoslovaque est prête ici à contribuer au succès du travail de la Commission du Danube.

La Délégation tchécoslovaque sera très reconnaissante, si ces travaux sont accélérés et elle croit au plein succès du Secrétariat dans la solution de cette question qui a une importance considérable pour les Etats situés sur le Haut Danube.

Quant à la seconde tâche, à savoir, la surveillance sanitaire sur le Danube, la Délégation tchécoslovaque a écouté avec intérêt le rapport présenté par le Secrétariat et elle attire l'attention de la session sur ce qu'en Tchécoslovaquie on édicte une loi spéciale nommée hygiéno-antiépidémique.

Cette loi comprend deux principes qui doivent être soulignés.

Premièrement, veiller à ce que les bâtiments, qui arrivent, possèdent le certificat indiquant le port de départ du bâtiment et ce qu'au moment du départ le bâtiment a été dans un état sanitaire respectif.

Deuxièmement, organiser dans les grands ports des locaux pour l'isolation où, en cas de nécessité, on peut mettre les marchandises jusqu'à ce qu'on prenne des échantillons pour témoigner leur état sanitaire correspondant.

Voilà les causes principales suivant lesquelles la Délégation tchécoslovaque soutient pleinement le projet de décision, présenté par la Délégation roumaine.

La parole est donnée au Représentant de Hongrie.

M. Sik (Hongrie) communique que la Délégation hongroise partage pleinement l'opinion positive prononcée par MM. les Délégués en ce qui concerne l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission dans la question de l'unification des règles de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube et soutient le projet de décision concernant le point 4 de l'ordre du jour.

La parole est donnée au Représentant de Yougoslavie.

M. Djuric (Yougoslavie) constate que des rapports du Secrétariat sur la surveillance sanitaire et douanière sur le Danube, qui montrent pleinement la situation existante, on voit clairement les questions essentielles qui doivent être résolues par la Commission.

La Délégation yougoslave est d'accord avec les propositions exposées dans les rapports du Secrétariat et avec les mesures proposées, afin de réaliser l'unification des règles pour l'assurance de la navigation libre sur le Danube.

Après avoir examiné les rapports du Secrétariat, on voit que les dispo-

sitions des différents pays danubiens, qui sont en vigueur, sont peu différentes les unes des autres ; donc, cela ne provoquera pas des difficultés pour l'établissement des règles unifiées, et la Yougoslavie est prête à accomplir cette tâche dans le plus court délai possible. Néanmoins M. Djuric estime que la question essentielle n'est pas d'unifier les règles, bien que ce soit très important, mais d'unifier ce qui existe en pratique, c'est-à-dire d'appliquer ces règles d'une manière uniforme.

Le Président passe au vote du projet de décision concernant la question de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube point par point.

On met aux voix le premier alinéa et le point 1 du projet.

Le premier alinéa et le point 1 sont acceptés à l'unanimité.

On met aux voix le point 2 du projet.

Le deuxième point est accepté à l'unanimité.

On met aux voix le point 3 du projet.

Le troisième point est accepté à l'unanimité.

On met aux voix le projet de décision concernant le point 4 de l'ordre du jour dans son ensemble.

6 voix „pour“.

La décision concernant les questions de la surveillance douanière et sanitaire est acceptée à l'unanimité — (CD/SES 5/26).

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président continue la séance et passe au point 5 de l'ordre du jour — Exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952.

La parole est donnée au Chef comptable de la Commission du Danube M-me Avramescu pour faire son rapport.

M-me Avramescu (Service de la Commission) donne lecture du rapport CD/SES 5/9.

Le Président, avant de passer à la discussion du point 5 de l'ordre du jour, donne la parole au Président du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget en 1951 et du projet du budget de la Commission pour l'année 1952 M. Manolov.

M. Manolov (Président du Groupe de travail) informe la session de l'activité du Groupe de travail — (CD/SES 5/28 a).

Ensuite, M. Manolov donne lecture du projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour — (CD/SES 5/19).

Etant donné le temps avancé, le Président propose d'ajourner la discussion sur la question du budget de la Commission pour la séance ordinaire de demain.

La séance est levée à 14 heures 05.

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

PROCES-VERBAL

No. 41

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Galatz,

le 19 décembre 1951

Président — M. GRIGORE PREOTEASA

Représentants de :

Bulgarie	— M. Manolov
Hongrie	— M. Sik
Roumanie	— M. Preoteasa
Tchécoslovaquie	— M. Schmelz
U.R.S.S.	— M. Morozov
Yougoslavie	— M. Djuric

La séance est ouverte à 10 heures 30.

Le Président, en ouvrant la séance, propose de passer à la discussion du point 5 de l'ordre du jour et demande qui veut prendre la parole.

La parole est donnée au Représentant de Yougoslavie.

M. Djuric (Yougoslavie) au nom de la Délégation yougoslave dit que la discussion d'une telle question comme le budget ne doit pas être résolue par un simple vote, car le budget d'une organisation internationale reflète son activité financière et autre; on peut voir du budget, si l'organisation accomplit ses obligations ou non. A la séance du Groupe de travail nous avons à peine réussi de prendre connaissance de l'activité de la Commission, note *M. Djuric*, et de même la Délégation yougoslave n'a aucune information concernant l'activité des sections de la Commission, si l'on ne tient compte de ce qu'elle prend connaissance deux fois par an, pendant la session. La Délégation yougoslave n'a pas la même position en comparaison avec les autres délégations, représentées dans la Commission, non seulement en ce qui concerne les questions de la navigation sur le Danube et leur solution, mais aussi du point de vue de l'activité des Services dans le sens étroit du mot. C'est pourquoi la Délégation yougoslave ne peut pas soutenir le projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour, présenté par *M. Manolov* et, lors du vote de ce projet, elle gardera son point de vue.

La parole est donnée au Délégué de Roumanie *M. Serban*.

M. Serban (Roumanie) dit que la question du budget a été déjà discutée au sein du Groupe de travail et la Délégation roumaine a eu la possibilité de se faire une idée claire de la situation financière de la Commission. Les explications données dans le Groupe de travail par le Chef comptable et les informations reçues de la part du Secrétaire de la Commission sont tout à fait suffisantes pour la Délégation roumaine.

La Délégation roumaine, après avoir étudié le budget, soumis à l'examen, et après avoir reçu l'information du Secrétaire et du Chef comptable, considère que le budget pour l'année 1951 a été accompli suivant la décision concernant le budget, adoptée à la III-ème session. Les articles fondamentaux du budget et le rapport financier témoignent que la Commission visait toujours à l'économie; par exemple en ce qui concerne les appointements, il y a une économie au montant de 590 mille roubles, en ce qui concerne les frais de bureau et d'administration — 79 mille roubles et en ce qui concerne les missions et les déplacements dans l'intérêt du service — 89 mille roubles. Ces chiffres montrent que pendant la période de l'augmentation de l'activité de la Commission, les dépenses ont été ré-

duites. D'après l'avis de la Délégation roumaine c'est le résultat de l'application des méthodes socialistes du travail, de la planification juste, de l'application de la politique de l'économie, etc.

Donc, les travaux qu'on a dû accomplir par un personnel nombreux du Secrétariat et des Services de la Commission, ont été réalisés par le personnel existant. Quant aux tâches confiées à la Commission par le plan de travail pour l'année 1952, elles sont grandes et sérieuses, et pour les accomplir il est nécessaire de donner à la Commission les moyens indispensables. La Commission du Danube est une organisation internationale qui doit envisager d'une manière sérieuse les tâches qui lui incombent.

La Délégation roumaine estime que le projet du budget pour l'année 1952 correspond pleinement aux tâches confiées à la Commission par le plan de travail pour l'année 1952. Le budget pour l'année 1952 est calculé au montant de 1.700 mille roubles, tandis qu'en 1951 il représentait la somme de 2.316 mille roubles. Le projet du budget présenté est fondé sur des bases réelles, tenant compte de l'expérience des budgets précédents et la nécessité ultérieure de l'exécution du plan de travail pour l'année 1952.

Quant au canot de service, la Délégation roumaine estime qu'il est nécessaire pour assurer l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission. Dans ce but il est nécessaire de prévoir dans le budget pour l'année 1952 la somme au montant de 250 mille roubles.

La Délégation roumaine approuve l'exécution du budget en 1951, ainsi que le projet du budget pour l'année 1952 et soutient le projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour, présenté par M. Manolov.

La parole est donnée au Délégué de Bulgarie M. Stoïlov.

M. Stoïlov (Bulgarie) déclare que le rapport financier de la Commission pour l'année 1951, présenté à l'examen de la session, témoigne que le Secrétariat et les Services ont accompli l'indication de la Commission en ce qui concerne l'exécution du travail avec la plus grande économie possible, car pour chaque article du budget il y a une grande économie.

D'après l'avis de la Délégation bulgare cette économie est le résultat d'une attitude raisonnable et économique du Secrétariat envers toute dépense. On a pu le voir de l'information donnée par M. Morozov à la séance du Groupe de travail, ainsi que des données citées par M. Serban.

En résumant tout ce qui précède, la Délégation bulgare considère le rapport financier pour l'année 1951, ainsi que le projet du budget de la Commission pour l'année 1952 qui correspond aux travaux prochains de la Commission en 1952, réels et elle soutient le projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour.

M. Morozov (U.R.S.S.) note que la Commission du Danube abordait toujours la question non pour la forme, mais pour l'essentiel du contenu, se basant sur l'utilité. Etant donné qu'il y a une discussion comme résultat des observations faites sur le projet de budget de la part de la Délégation yougoslave et sur le non-fondement partiel de ces observations, la Délégation soviétique est obligée de revenir à cette question et de dire quelques mots concernant la réalité de l'économie et la planification du budget.

Le projet du budget pour l'année suivante a été discuté chaque fois attentivement à la session et je ne me souviens pas d'un tel fait, dit M.

Morozov, que les membres de la Commission n'aient été d'accord avec n'importe quelle proposition pratique visée à la réduction du budget de la Commission.

La réalité du budget est approuvée par le plan de travail et par le personnel fixé pour l'appareil de la Commission. Le personnel du Secrétariat et des Services était complété suivant l'utilité et l'étendue des travaux, laquelle découlait du plan de travail de la Commission, et nous sommes loin des formalités, continue M. Morozov, qui seraient liées seulement avec le désir d'occuper les postes du personnel et de remplir le budget en ce qui concerne les appointements, en particulier en 1951, quand le budget fut planifié tenant compte de l'appareil existant. De la même manière on planifie le budget de la Commission aussi pour l'année 1952, malgré qu'il y a un nombre fixe de postes. En se basant sur cela, on a calculé le montant du budget. Si l'on multiplie les appointements du personnel sur tout le nombre des postes de la Commission, le chiffre sera deux fois plus grand que celui du projet.

L'économie en ce qui concerne les appointements n'est pas une simple formalité, mais elle a une certaine liaison avec l'attitude socialiste des fonctionnaires de l'appareil envers leur travail. Chez nous il y a un certain nombre de postes cumulés par les fonctionnaires à l'ordre de l'emploi rationnel des heures de travail, bien que le poste cumulé n'ait pas de rapport direct avec leur travail principal. Par exemple, à la veille de cette année, il y avait dans le Secrétariat de la Commission deux postes, à savoir, celui du Chef du service juridique et celui du Chef de la section de correspondance et des archives. Ces postes ont été occupés par les citoyens tchécoslovaques dont un, à cause de maladie, est rentré à la maison. Le fonctionnaire, qui est resté, a cumulé ces deux postes et accomplit bien le travail quoiqu'il puisse formellement renoncer à une pareille cumulation.

Deuxième exemple. Dans l'appareil de la Commission il y a une sténodactylographe ; il y a aussi un poste vacant de correcteur de la Section des éditions. Grâce à la qualification du fonctionnaire, à savoir, de la sténodactylographe, il y a un cumul de son poste avec le poste de correcteur. Voilà deux postes cumulés.

Troisième exemple. Un fonctionnaire technique très qualifié cumule le poste de l'archiviste-bibliothécaire avec l'administration générale du Secrétariat ; il fournit son maximum d'effort et travaille avec contentement.

Quatrième exemple. L'inspecteur pour la surveillance sanitaire occupe, en même temps, le poste de médecin et dirige le poste médical. Au commencement de 1951, il n'y avait pas une telle possibilité et maintenant il y en a, à la suite de quoi les dépenses concernant l'entretien du poste médical sont réduites plus qu'à leur moitié. On peut citer beaucoup de pareils exemples.

Quant au canot de service qui est nécessaire, la Commission, dans le passé, pour le voyage pendant les missions de ses fonctionnaires sur le Danube, a profité de l'amabilité des organisations de transport des pays danubiens ; mais ce n'est pas commode de profiter toujours de cette amabilité. Il n'est pas toujours convenable aux personnes officielles de la Commission, accomplissant leurs obligations, de voyager sur le Danube, en profitant des services des organisations de transport. Voilà pourquoi M.

Morozov témoigne encore une fois qu'il est nécessaire pour la Commission d'avoir son propre canot de service. C'est une autre chose que pour l'acquisition d'un nouveau canot il faut avoir quand même 1,5 million de roubles, mais peut-être nous réussirons à acquérir et à rééquiper un canot, dont on s'est déjà servi, dans les limites de la somme assignée qui est au montant de 250 mille roubles.

Il devient clair que, vu que l'activité de la Commission s'augmente d'année en année en ce qui concerne l'étendue et la liaison avec le Danube, les exigences des spécialistes, ainsi que celles de la Section de travail de la Commission deviendront, naturellement, plus grandes et la Commission devra accéder à ces désirs.

M. Morozov témoigne encore une fois que les Services, en élaborant le projet du budget de la Commission pour l'année 1952, abordaient la question du point de vue de l'économie des dépenses, en observant l'indication de la Commission concernant l'économie.

En tenant compte de ce que personne ne veut plus prendre la parole, le Président passe au vote du projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour point par point.

On met aux voix l'alinéa d'introduction et le point 1 du projet.

L'alinéa d'introduction et le point 1 sont acceptés par cinq voix et une abstention.

On met aux voix le point 2 du projet.

Le deuxième point est accepté par cinq voix et une abstention.

On met aux voix le point 3 du projet.

Le troisième point est accepté par cinq voix contre une.

On met aux voix le point 4 du projet.

Le quatrième point est accepté à l'unanimité.

On met aux voix le point 5 du projet.

Le cinquième point est accepté par cinq voix contre une.

On met aux voix le projet de décision dans son ensemble.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

La décision concernant l'exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952 est acceptée par cinq voix contre une — (CD/SES 5/28).

Le Président déclare qu'on continue la discussion sur le point 2 de l'ordre du jour — Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube — et rappelle à la session qu'on a confié aux experts des délégations de préciser la rédaction des articles 17 et 18 du projet.

La parole est donnée au Secrétaire adjoint du Secrétariat de la Commission M. Rusu.

M. Rusu (Secrétariat de la Commission) informe la session que les experts des délégations se sont réunis deux fois, le 17 et le 18 décembre a. c., afin de discuter les articles 17 et 18 du projet des Règles de la surveillance fluviale, proposé par le Secrétariat, et afin de discuter aussi les amendements présentés par la Délégation yougoslave. Aux séances ont pris part les Représentants de toutes les délégations, ainsi que les fonctionnaires respectifs du Secrétariat et des Services de la Commission. Comme résultat

de l'échange des opinions, qui a eu lieu lors de la séance, on propose à la séance plénière la rédaction suivante des articles 17 et 18 du projet qui peut servir de base pour le travail ultérieur de la session :

Article 17

Dans le cas d'avaries des bâtiments étrangers, ayant eu lieu à la suite d'abordage ou d'autres non-observations des règles de navigation sur le Danube et si par cela un dommage a été causé à l'Etat dans les eaux duquel l'accident a eu lieu — l'avarie est enquêtée par la capitainerie de port dudit Etat.

Article 18

La capitainerie de port, en observant les dispositions de l'art. 17, procède à l'enquête des avaries soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment en cause est arrivé ou a été amené après l'avarie.

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare que la Délégation soviétique n'est pas contre la discussion des amendements yougoslaves aux articles 17 et 18 du projet, mais elle est contre le principe se trouvant dans ces amendements qui touchent toute sorte d'avaries. Il est nécessaire de préciser cette notion tenant compte de la Convention, car la Délégation soviétique suit inébranlablement la Convention de 1948.

Dans le texte proposé de l'art. 17, qui a été distribué après la séance des experts, il se trouve des notions qui sont acceptables aussi pour la Délégation soviétique, mais on ne comprend pas encore bien les opinions des autres délégations concernant la variante proposée de l'art. 17 et en particulier l'attitude de la Délégation yougoslave envers cette question n'est pas claire. La rédaction proposée de l'art. 17 est en effet une répétition mot à mot de l'amendement yougoslave avec une certaine transposition des mots et avec l'exclusion de certaines propositions subordonnées. Quand même, dans ce cas aussi, lors de la précision de certaines particularités, on pourrait continuer la discussion sur l'amendement yougoslave.

M. Djuric (Yougoslavie) note que, s'il a bien compris *M. Morozov*, *M. Morozov* a parlé de la rédaction de l'art. 17, proposée par *M. Rusu*. Quand même la Délégation yougoslave estime qu'on pourrait éviter toute cette discussion, si l'on étudiait attentivement l'amendement yougoslave.

M. Djuric donne lecture de la nouvelle rédaction dans la langue russe de l'amendement yougoslave à l'art. 17 du projet :

„Dans le cas d'avaries l'enquête est effectuée par la capitainerie de port dans le secteur du Danube où cet accident a eu lieu, si un dommage a été causé à l'Etat, conformément à la loi nationale.“

Ce texte est proche du texte proposé par la Délégation soviétique à la séance des experts : une seule différence est que la Délégation yougoslave n'a pas été d'accord avec l'exclusion des mots „conformément à la loi nationale“.

Étant donné qu'à la séance des experts le Représentant de la Délégation soviétique est tombé d'accord (avec certaines observations) avec le texte yougoslave, qui en général ne change pas l'essentiel de la question, *M. Djuric* estime inutile de perdre le temps et prie MM. les Représentants de

se prononcer au sujet de la nouvelle rédaction de l'amendement yougoslave à l'art. 17 qui, pour ainsi dire, a déjà été mis d'accord par les experts des délégations.

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le Président continue la séance et donne la parole au Représentant de l'U.R.S.S.

M. Morozov (U.R.S.S.) dit que la Délégation soviétique a eu maintenant la possibilité d'examiner attentivement le texte de l'art. 17 dans la rédaction de la Délégation yougoslave, tenant compte de la rédaction mise d'accord à la séance des experts. La Délégation soviétique a trouvé possible d'y consentir avec certaines précisions rédactionnelles, à savoir : au début du texte proposé de l'art. 17 après les mots „d'avaries“ ajouter les mots „des bâtiments“. D'après l'avis de la Délégation soviétique cela ne change pas le sens de l'article, mais l'améliore.

M. Djuric (Yougoslavie) déclare que la Délégation yougoslave est d'accord avec le changement proposé.

M. Morozov (U.R.S.S.) continue à faire des observations au texte proposé de l'art. 17 et dit que d'après l'avis de la Délégation soviétique il serait le plus convenable de terminer le texte de cet article par le mot „Etat“, c'est-à-dire après le mot „Etat“ mettre le point et exclure l'expression „conformément à la loi nationale“, car *M. Morozov* estime que la capitainerie de port, lors de l'enquête de l'avarie ou lors de la détermination du dommage, du caractère ou de l'étendue de ce dommage, utilisera les lois de son propre Etat et non pas d'un autre Etat.

Pour préciser la chose du point de vue juridique, il serait plus juste de faire la rédaction de cet article dans une telle forme que l'expression „conformément à la loi nationale“ soit exclue, et dans ce cas la Délégation soviétique trouve acceptable le texte proposé de l'art. 17.

M. Sik (Hongrie) déclare qu'il est d'accord avec ce qui a été dit par le Représentant de l'Union Soviétique et dit que la Délégation hongroise est d'accord d'accepter l'art. 17 dans cette formulation avec l'exclusion des cinq derniers mots. *M. Djuric*, ayant proposé dans la rédaction de l'amendement yougoslave les mots „conformément à la loi nationale“, n'a pas dit par hasard qu'il faut trouver la place pour ces mots, où il convient de les intercaler. En général on peut les intercaler dans trois places, dit *M. Sik*, à savoir : là où ils se trouvent maintenant, mais sans aucun sens, car il résulte, que „le dommage a été causé conformément à la loi“, mais le dommage ne peut jamais être causé conformément à la loi ; on pourrait intercaler ces mots au début du texte : „Dans le cas d'avaries, l'enquête est effectuée — conformément à la loi nationale par la capitainerie de port...“, mais ici ces paroles seraient superflues pour les raisons mentionnées par *M. Morozov*, car il est tout à fait clair que la capitainerie de port effectue l'enquête des avaries suivant la loi de son Etat ; et enfin on pourrait ajouter ces mots après le mot „si“, mais ici il faudrait remplacer le mot „conformément“ par le mot „si“, ce qui, d'après mon avis, n'est pas juste de principe, car ainsi le sens de l'article s'affaiblit. Aucune loi ne peut prévoir tous les cas de

dommage, c'est-à-dire le sens de cet article serait limité seulement aux cas de dommage qui sont prévus par la loi. Voilà pourquoi la Délégation hongroise se range à l'avis de M. Morozov, à savoir, exclure du texte proposé de l'art. 17 les mots „conformément à la loi nationale“.

M. *Schmelz* (Tchécoslovaquie) au nom de la Délégation tchécoslovaque dit que la proposition de la Délégation soviétique, d'ajouter dans le texte proposé de l'art. 17 après les mots „d'avaries“ les mots „des bâtiments“, est tout à fait acceptable, car elle précise et, par conséquent, améliore le texte de l'article. Quant aux mots „conformément à la loi nationale“, la Délégation tchécoslovaque les considère superflus, se basant d'un côté sur les considérations formelles du droit, prenant en considération ce qui a été dit par le Représentant de Hongrie, à savoir, qu'on ne peut pas causer un dommage conformément à la loi, et d'autre côté se basant sur les considérations du caractère matériel, à savoir, que dans ce cas le mot „dommage“ suppose déjà l'existence d'une certaine loi que la capitainerie de port suivra lors de l'examen des causes de l'avarie. Voilà pourquoi la Délégation tchécoslovaque est d'accord d'ajouter les mots „des bâtiments“ après les mots „d'avaries“, ainsi que d'exclure du texte proposé de l'art. 17 les cinq derniers mots „conformément à la loi nationale“.

M. *Djuric* (Yougoslavie) pose la question à M. Morozov, où et par qui l'enquête de l'avarie doit être effectuée, si cette avarie n'a pas causé de dommage à l'Etat, sur le territoire duquel elle a eu lieu.

M. *Morozov* (U.R.S.S.) répond que dans ces cas l'enquête de l'avarie doit être effectuée par celui à qui l'avarie a causé un dommage.

M. *Djuric* (Yougoslavie) dit que la question, ainsi que la réponse sont claires, donc, il n'y a aucune difficulté en ce qui concerne l'expression „conformément à la loi nationale“. D'après l'avis de la Délégation yougoslave cette expression ne doit provoquer aucune difficulté et ainsi on pourrait éviter de nombreux malentendus et défigurations, car la Délégation yougoslave lie les mots „conformément à la loi nationale“ avec le mot „dommage“, étant donné que le sens du mot „dommage“ est très compliqué et son interprétation pourrait apporter une confusion dans cette question. La proposition de la Délégation yougoslave est plus précise que l'interprétation du mot „dommage“, dit M. Djuric. Il va sans dire que suivant la loi nationale on peut interpréter le mot „dommage“ seulement du point de vue qui découle des obligations internationales, à savoir, que la loi nationale doit correspondre aux obligations internationales de l'Etat donné.

Le Président passe au vote de l'amendement yougoslave à l'art. 17 du projet.

M. *Djuric* (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président, je prie de mettre aux voix la rédaction suivante : „Dans le cas d'avaries l'enquête est effectuée par la capitainerie de port dans le secteur du Danube où cet accident a eu lieu, si un dommage a été causé à l'Etat, conformément à la loi nationale.“

Le Président met aux voix l'amendement yougoslave dans la rédaction lue par M. Djuric.

1 voix „pour“, 5 voix „contre“.

L'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 17 du projet est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

Le Président met aux voix la rédaction de l'art. 17, présentée après la séance des experts.

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président, je ne sais pas qui a présenté la rédaction lue ici par M. Rusu. Au cours des débats, personne n'a insisté sur ce texte. Les experts, naturellement, ont effectué un travail utile, car ils ont éclairci beaucoup de questions, mais il ne se sont arrêtés sur aucun texte, et M. Rusu a pris l'initiative de rédiger ce qui a été exprimé par les experts. Donc, à quoi bon de passer à une nouvelle rédaction ?

D'après mon avis il fallait mettre aux voix la rédaction dont j'ai donné lecture, en excluant les mots „conformément à la loi nationale“, c'est-à-dire la rédaction qui a été lue aussi par M. Morozov, en ajoutant seulement les mots „des bâtiments“ après les mots „d'avaries“.

M. Morozov (U.R.S.S.) déclare qu'il ne comprend pas la dernière intervention de M. Djuric. M. Morozov dans ses interventions précédentes se référait sur trois documents : premièrement, sur le texte du projet présenté par le Secrétariat et il a dit que la Délégation soviétique est d'accord d'accepter ce texte, mais les autres délégations, à la séance des experts, ont présenté leurs amendements à ce texte. Les amendements de la Délégation yougoslave et des autres délégations au texte, présenté par le Secrétariat, ont été corrigés et on a rédigé un nouveau texte qui a été lu par M. Rusu. Ayant en vue la nouvelle formulation proposée par M. Djuric et n'excluant pas la nécessité de discuter le texte lu par M. Rusu, M. Morozov est tombé d'accord à ce qu'on discutât le point de vue de la Délégation yougoslave et il a donné le consentement d'accepter le texte proposé par M. Djuric avec une précision — ajouter les mots „des bâtiments“ après les mots „d'avaries“ et exclure l'expression „conformément à la loi nationale“. Alors, M. Morozov a estimé que M. Djuric serait d'accord avec cela, mais étant donné qu'il n'a pas consenti, M. Morozov revient au texte de l'art. 17 lu par M. Rusu et dit que la Délégation soviétique soutient ce texte, car il solutionne pleinement la question.

Le Président, afin d'éviter la discussion inutile, déclare qu'il y aura la possibilité de voter toutes les propositions, si la session est d'accord avec cela et il rappelle que MM. les Représentants sont tombés d'accord de voter d'abord la proposition yougoslave, l'expression „conformément à la loi nationale“ y comprise. Aucun autre amendement n'a été présenté et la discussion a eu lieu au sujet du texte lu par M. Rusu, texte qui est le résultat du travail des experts des délégations. S'il faut indiquer l'auteur de ce texte, alors c'est la Délégation roumaine qui est l'auteur de ce texte.

On met aux voix l'art. 17 dans la rédaction proposée par la Délégation roumaine.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

L'art. 17 est accepté par cinq voix contre une.

Le Président passe au vote de l'art. 18 dans la rédaction présentée par les experts des délégations.

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président !

La Délégation yougoslave a présenté l'amendement à l'art. 18 du projet. Lors de la discussion, nous avons un peu changé le contenu de l'amendement. Donc, la nouvelle rédaction de l'amendement yougoslave sera comme il suit : „Les capitaineries des ports procèdent à l'enquête des avaries soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment en cause est arrivé ou a été amené après l'accident.“ Nous avons omis les mots „et autres accidents de navigation“, car nous les estimons superflus. Je prie de voter l'amendement dont j'ai donné lecture.“

Le Président met aux voix l'amendement yougoslave à l'art. 18 du projet.

1 voix „pour“, 5 voix „contre“.

L'amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 18 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On donne lecture de l'art. 18 dans la rédaction présentée par la Délégation roumaine et on le vote.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

L'art. 18 est accepté par cinq voix contre une.

M. Djuric (Yougoslavie) donne des explications au sujet du vote de l'art. 18 et dit que la Délégation yougoslave a voté contre la rédaction de l'art. 18, lue par M. le Président, parce que l'art. 18 est lié à l'art. 17, pendant le vote duquel la Délégation yougoslave a voté „contre“.

Le Président revient à l'art. 7 du projet dont la discussion a été ajournée. A cet article il y a un amendement yougoslave qui propose d'omettre la référence aux articles 17 et 18 — (CD/SES 5/12).

M. Manolov (Bulgarie) note que d'après l'amendement yougoslave à l'art. 7 les avaries des bâtiments de guerre et des bâtiments de la garde frontière seront aussi soumises à l'enquête de la capitainerie de port.

D'après l'avis de la Délégation bulgare il ne convient pas de mettre le capitaine du bâtiment de guerre aux ordres de la capitainerie de port; c'est pourquoi la Délégation bulgare estime que la référence aux articles 17 et 18 doit être gardée dans le texte de l'art. 7.

M. Djuric (Yougoslavie) répond aux paroles du Représentant de Bulgarie, à savoir, que l'art. 17 soi-disant crée des difficultés pour les bâtiments de guerre. Il va sans dire, dit *M. Djuric*, que la Convention se rapporte à la flotte marchande et non pas à la flotte de guerre. Il est dit clairement dans la Convention que les bâtiments d'un Etat peuvent naviguer dans les eaux d'un autre Etat seulement avec le consentement des Etats intéressés, conformément à l'entente entre ces Etats. S'il n'y a pas de ce consentement, les bâtiments de guerre d'un Etat ne peuvent point naviguer dans les eaux d'un autre Etat.

Le bâtiment de guerre d'un Etat entre dans les eaux d'un autre Etat seulement comme hôte, à savoir, conformément à la bonne volonté de l'Etat intéressé. Le bâtiment de guerre est obligé de se soumettre aux lois de l'Etat chez lequel il est l'hôte et d'après les habitudes de politesse d'un Etat envers un autre Etat, auquel appartient le bâtiment, la situation doit être telle qu'on ne cause pas de dommage et qu'on ne viole pas le prestige de cet autre Etat.

Si l'on garde le texte de l'art. 7 dans la rédaction du projet, cela signifiera le privilège au bâtiment de guerre d'un autre Etat, ainsi que le refus de ses propres droits souverains.

Voilà pourquoi la Délégation yougoslave insiste sur son amendement à l'art. 7 du projet et attire l'attention de la session sur ce que la Yougoslavie, la Hongrie et partiellement la Tchécoslovaquie et la Roumanie se trouvent dans la même position en ce qui concerne l'application en pratique d'une pareille disposition, car ce ne sont que ces Etats qui ont toutes les deux rives du Danube sur leur territoire.

Le Président dit qu'il ne comprend pas pourquoi M. Djuric est contre l'art. 7 du projet. La Délégation roumaine estime que l'art. 7 ne fait que répéter et convenablement appliquer la disposition de l'art. 30 de la Convention de 1948 dans les Règles de la surveillance fluviale. M. Djuric a dit que les bâtiments de guerre peuvent naviguer sur le Danube seulement après une entente préliminaire entre les pays que ces bâtiments traversent ; donc, la Commission ne peut pas se mêler dans cette question, ce qui souligne justement l'art. 7, car les articles 17 et 18 du projet ne précisent pas, s'il s'agit d'un bâtiment de guerre ou marchand. Il va sans doute que l'enquête des avaries causées au bâtiment de guerre sera effectuée conformément à l'entente préalable, si une telle entente existe. Conformément à la Convention cela n'entre pas dans les attributions de la capitainerie de port, car le bâtiment de guerre n'est pas soumis en général à la capitainerie de port. Dans le cas d'une entente préalable, si l'Etat intéressé veut donner ces attributions à la capitainerie de port, cela le regarde.

Etant donné qu'en général l'art. 7 répète seulement l'indication de la Convention, la Délégation roumaine estime qu'il faut rejeter l'amendement yougoslave et garder le texte de l'art. 7 dans la rédaction du projet.

Le Président met aux voix l'amendement yougoslave à l'art. 7 du projet.

L'amendement yougoslave à l'art. 7 est rejeté par cinq voix ayant une voix „pour“.

On met aux voix l'art. 7 dans la rédaction du projet.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

L'art. 7 dans la rédaction du projet est accepté par cinq voix contre une.

Le Président passe à l'art. 23 du projet auquel il y a un amendement yougoslave — (CD/SES 5/12) et au nom de la Délégation roumaine il dit que cet amendement est acceptable; il faut seulement ajouter la date de „19“.

On met aux voix l'art. 23 dans la rédaction de l'amendement yougoslave.
6 voix „pour“.

L'art. 23 est accepté à l'unanimité.

Le Président met aux voix le projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, dans son ensemble.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

Les Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, votées dans leur ensemble, sont acceptées par cinq voix contre une (Yougoslavie).
— (CD/SES 5/31).

M. Djuric (Yougoslavie) fait la déclaration suivante:

„Monsieur le Président, Messieurs les Délégués !

Je voudrais expliquer dans quelques mots, pourquoi la Délégation yougoslave a été obligée de voter contre le projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, dans son ensemble. Je ne veux pas répéter tous les arguments, mais le fait consiste dans ce que la Délégation yougoslave a fait beaucoup d'efforts afin de trouver la possibilité de résoudre la question de la manière que cela corresponde aux dispositions de la Convention, aux intérêts de la navigation, ainsi qu'aux intérêts de tous les Etats riverains. Je peux affirmer avec assurance que chaque proposition de la Délégation yougoslave a été justifiée du point de vue morale, mais malheureusement il fallait lutter ici pour toute sa proposition, utiliser toute la force des arguments et comme résultat tout de même ne pas gagner la compréhension de la majorité et voir la décision inacceptable pour la Délégation yougoslave.

Ici se répète la situation qui a été créée au sujet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, quand on a pris une décision inacceptable pour tout Etat riverain. La même situation s'est créée aussi au sujet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, que la législation yougoslave ne pourrait pas accepter. Voilà pourquoi la Délégation yougoslave, lors de l'élaboration de son règlement, y introduit des dispositions qui correspondent aux intérêts de la Yougoslavie, qui correspondent aux lois et aux règles d'un Etat souverain, ainsi qu'aux principes de la Convention. Je constate de nouveau que la plupart des amendements yougoslaves, bien fondés et correspondants aux principes de la Convention, ne sont pas acceptés et qu'on impose des dispositions que la Délégation yougoslave ne peut pas accepter.

Une situation pareille ne peut pas donner des résultats acceptables ni des succès généraux, mais elle mène à ce que la participation de la Délégation yougoslave dans l'activité de la Commission du Danube soit impossible ; néanmoins, le Danube malgré tout cela suit son cours.“

Le Président déclare qu'il y a un projet de décision concernant le point 2 de l'ordre du jour, présenté par la Délégation tchécoslovaque — (CD/SES 5/22) et propose de passer au vote de ce projet point par point.

On donne lecture du projet de décision concernant le point 2 de l'ordre du jour et on le vote point par point.

Le premier point est accepté par cinq voix contre une.

Le deuxième point est accepté par cinq voix contre une.

Le troisième point est accepté par cinq voix contre une.

Le quatrième point est accepté à l'unanimité.

On met aux voix le projet de décision concernant le point 2 de l'ordre du jour dans son ensemble.

5 voix „pour“, 1 voix „contre“.

La décision concernant l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube est acceptée par cinq voix contre une — (CD/SES 5/29).

Le Président passe au point 6 de l'ordre du jour — Ordre du jour de la VI-ème session de la Commission du Danube — et donne la parole au Secrétaire de la Commission.

M. Morozov (Secrétaire de la Commission) informe la session que le projet de décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session a été distribué à MM. les Délégués avec une note explicative concernant cet ordre du jour — (CD/SES 5/27) et il ajoute que les questions, insérées dans l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session comme proposition, découlent du plan de travail de la Commission du Danube, accepté pour l'année 1952 et correspondent aussi aux désirs des membres de la Commission, communiqués par eux à la dernière session.

On recommande de convoquer la VI-ème session de la Commission du Danube le 23 juin 1952 à Galatz et d'insérer dans l'ordre du jour à titre d'orientation deux questions principales: les informations des membres de la Commission du Danube concernant l'état du chenal navigable du Danube, la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur le Danube, ainsi que la question évidente qui découle des Règles de procédure de la Commission du Danube, à savoir, celle de la convocation de la VII-ème session de la Commission du Danube.

En tenant compte de la grande étendue des travaux de l'appareil de la Commission en liaison avec le plan de travail indiqué pour l'année prochaine, *M. Morozov* recommande de se limiter seulement aux deux questions principales de l'ordre du jour de la VI-ème session.

M. Manolov (Bulgarie) au nom de la Délégation bulgare déclare que l'insertion de la première question principale — Informations des membres de la Commission du Danube concernant l'état du chenal navigable du Danube — dans l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session permettra d'élaborer un plan général des principaux travaux concernant l'amélioration de la navigation sur le Danube.

Quant à la deuxième question — Coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur le Danube — la Délégation bulgare estime cette question comme très importante et exprime son consentement avec son insertion dans l'ordre du jour de la VI-ème session.

En ce qui concerne la date de la convocation de la VI-ème session, la Délégation bulgare approuve la convocation pour la date du 23 juin 1952.

Le Président met aux voix le projet de décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session point par point.

Le premier point du projet est accepté à l'unanimité.

Le deuxième point du projet est accepté à l'unanimité.

On met aux voix le projet de décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session de la Commission du Danube dans son ensemble.

6 voix „pour“.

La décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session de la Commission du Danube est acceptée à l'unanimité — (CD/SES 5/30).

Le Président :

„Messieurs les Représentants-membres de la Commission du Danube !
Avant de considérer le travail de la V-ème session comme achevé, je dois déclarer à mon grand regret à MM. les Représentants que le Secrétaire de la Commission du Danube M. Morozov Grigori Nikolaevic a présenté la demande concernant sa démission à cause d'un mauvais état de santé. Nous avons un cas extraordinaire et pour ne pas convoquer une session extraordinaire, prévue au point 10 des Règles de procédure, je prie de considérer ce fait comme le point 7 de l'ordre du jour de la présente session. S'il n'y a pas d'objections, je donne la parole à M. Morozov.“

M. Morozov (Secrétaire de la Commission) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Comme membre de la Commission se trouvant à Galatz, je ne peux plus à cause de ma santé accomplir dans l'avenir mes obligations de Secrétaire de la Commission du Danube; c'est pourquoi je me suis adressé à mon gouvernement avec une demande de me permettre de donner ma démission et d'en prier les membres de la Commission. Le Gouvernement de l'U.R.S.S. a consenti de satisfaire ma demande et a nommé comme Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques dans la Commission du Danube M. Kononov Ivan Prochorovic. En me basant sur cela, je prie de me délibérer des obligations de Secrétaire de la Commission du Danube.“

Le Président :

„Messieurs les Représentants !

Je remercie de tout mon coeur M. Morozov pour son activité inlassable, appliquée par lui lors du travail de la Commission du Danube pour le développement de la navigation sur le Danube, pour la défense des intérêts des peuples des Etats riverains.

Je propose à la Commission de prendre en considération la démission de M. Morozov.“

M. Sik (Hongrie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Délégués !

La Délégation hongroise a écouté avec un grand regret la communication concernant la démission de M. Morozov. Avant tout, je veux non seulement à mon propre nom, non seulement au nom de la Délégation hongroise, mais au nom de toute la Commission du Danube ou, pour mieux dire, au nom de la majorité de ses membres d'exprimer une grande reconnaissance à Morozov pour le travail plein d'abnégation qui a été effectué par lui ici, au cours des dernières années.

Je crois que si la Commission du Danube a pu être organisée aussi vite et avec un tel succès, si elle a pu, dans le court délai de deux années, effectuer un travail énorme et fonder une bonne base de travail pour l'avenir, nous le devons en grande mesure au travail de M. Morozov comme Secrétaire de la Commission du Danube. C'est le résultat de l'amour et de l'énergie, apportés par lui dans son travail. En tenant compte de son

départ, j'estime surtout nécessaire de souligner ce que je viens de dire, parce que nous savons qu'au cours des sessions précédentes de la Commission bien des fois retentissaient des voix qui non seulement critiquaient son travail, mais qui tâchaient même de jeter l'ombre sur ce travail. C'est pourquoi nous sommes obligés, en liaison avec la démission de M. Morozov du poste de Secrétaire, de déclarer avec toute clarté que la Commission du Danube considère le travail effectué par lui non seulement tout à fait satisfaisant, mais exclusivement bon. M. Morozov a travaillé, dès le commencement jusqu'à la fin, dans l'esprit de la Convention de 1948, visant à l'égalité parfaite des peuples et des Etats danubiens, à l'intérêt général de ces Etats et de ces peuples.

Permettez-moi, Monsieur Morozov, au nom de la Délégation hongroise de vous exprimer encore une fois notre profonde reconnaissance et le désir de rétablir vite votre santé et de reprendre votre travail ici ou sur une autre place pour notre grande cause générale de la démocratie de la Paix et du socialisme.

Monsieur le Président, Messieurs les Délégués !

La question n'est pas achevée sur cela, car malheureusement, M. Morozov nous quitte non pour un court délai de temps et, naturellement, nous ne pouvons pas changer la situation existante. Comme on le sait, l'élection de la direction de la Commission du Danube sera effectuée dans une année, à la VII-ème session. Vu cela je considère que dans l'intérêt de l'affaire même pour que le travail continue sans arrêt, sans aucune interruption, pour que le travail du Secrétariat ait une certaine succession, il sera le plus utile d'élire le nouveau Représentant de l'Union Soviétique M. Kononov Secrétaire de la Commission du Danube. Il n'est pas un homme inconnu pour nous et nous le connaissons d'après son travail, lors de toutes les sessions précédentes. Je le considère tout à fait apte pour ce travail et en me basant surtout sur ce que j'ai dit ici, je propose d'élire M. Kononov Secrétaire de la Commission du Danube à la place de M. Morozov."

M. Schmelz (Tchécoslovaquie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

La Délégation tchécoslovaque voudrait avant tout se ranger aux paroles des Représentants de Roumanie et de Hongrie et exprimer sa plus profonde et sincère reconnaissance à M. Morozov pour son travail effectué pendant la dernière année dans l'intérêt des pays danubiens. La Commission du Danube, qui apporte un grand avantage à l'établissement des meilleurs conditions de la navigation sur le Danube, est dans une grande mesure l'oeuvre de M. Morozov. La Convention de 1948 a prévu l'établissement de la Commission du Danube, mais il fallait encore organiser l'appareil de la Commission et pour l'organiser, ainsi que pour atteindre de nombreux succès dans notre travail M. Morozov comme Secrétaire de la Commission a fait extrêmement beaucoup d'efforts. C'est pourquoi je remercie encore une fois M. Morozov et j'espère que nous le rencontrons encore bien des fois dans notre travail sur le Danube.

Quant à la proposition faite par le Représentant de Hongrie, d'élire le Représentant de l'Union Soviétique M. Kononov Secrétaire de la Commission du Danube, la Délégation tchécoslovaque estime que cette élection présentera pour la Commission un grand avantage; c'est pourquoi elle soutient la proposition de la Délégation hongroise."

M. Manolov (Bulgarie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Délégués !

La Délégation bulgare partage pleinement ce qui a été dit par les Représentants de Roumanie, de Hongrie et de Tchécoslovaquie. Nous exprimons notre profonde reconnaissance pour ce que, pendant les deux dernières années, M. Morozov a effectué dans la Commission du Danube un grand travail qui a assuré les conditions de passer des paroles aux faits, comme l'a dit M. Schmelz.

La proposition de la Délégation hongroise d'élire M. Kononov Secrétaire de la Commission est considérée par nous comme utile et nous la soutenons."

M. Morozov (Secrétaire de la Commission) :

„Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission !

Je remercie sincèrement pour les sentiments cordiaux exprimés ici en liaison avec ma démission et simultanément je profite de cette occasion afin de témoigner à mon tour ma sincère reconnaissance pour l'aide prêtée lors du travail dans la Commission du Danube et afin d'exprimer ma reconnaissance aux fonctionnaires de la Commission du Danube pour le travail commun dans la période de ces deux années, et tout ce qui a été dit ici pour l'approbation de l'activité du Secrétaire de la Commission, je le partagerai avec les fonctionnaires de la Commission du Danube."

M. Djuric (Yougoslavie) :

„Monsieur le Président, Messieurs les Représentants !

Au nom de la Délégation yougoslave je suis mal à l'aise pour me prononcer au sujet de la question discutée et je crois qu'il est clair pour tous et surtout pour M. Morozov que les Représentants de Yougoslavie, en particulier moi, se trouvaient souvent dans une situation contradictoire de ce qu'il est le Représentant de l'Union Soviétique et moi — le Représentant de Yougoslavie. J'estime superflu d'indiquer la différence entre les points de vue et les attitudes de deux puissances dont ressort notre toire en ce qui concerne la position et l'attitude, mais c'était le résultat position et ma position personnelle envers M. Morozov, mais une chose est absolument claire, à savoir, que les actions des Représentants de Yougoslavie, ainsi que mes actions personnelles envers M. Morozov avaient toujours un caractère de principe. Je le dis, parce que le Représentant de Hongrie M. Sik a fait une allusion dans son intervention que certains Délégués voulaient jeter l'ombre sur la personne et sur l'activité de M. Morozov.

Quant à la proposition de M. Sik concernant l'élection du nouveau Secrétaire, la Délégation yougoslave ne peut pas y consentir pour les

causes de principe qui ont été exposées ici, à la première session de la Commission du Danube, lors de l'élection du Président, du Vice-Président et du Secrétaire de cette Commission. Cette position ressort de la situation de la Yougoslavie sur le Danube qui ne correspond pas au principe de l'égalité des pays danubiens, bien que la Yougoslavie soit un membre égal en droits dans la Commission du Danube. M. Morozov comprend que moi personnellement je n'ai aucun sentiment hostile qui pourrait lui être désagréable."

Le Président :

„Messieurs les Représentants !

Au nom de la Délégation roumaine je veux aussi dire que la Délégation roumaine, à côté des autres délégations, est d'accord que M. Kononov soit élu Secrétaire de la Commission du Danube.

S'il n'y a pas d'objections, je mets aux voix la proposition du Représentant de Hongrie, d'élire le nouveau Représentant de l'U.R.S.S. M. Kononov Ivan Prochorovic Secrétaire de la Commission du Danube."

M. Kononov Ivan Prochorovic, Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques dans la Commission du Danube, d'après la proposition faite par le Représentant de la République Populaire Hongroise, est élu Secrétaire de la Commission du Danube par cinq voix contre une (Yougoslavie).

Le Président félicite personnellement M. Kononov à l'occasion de son élection comme Secrétaire de la Commission et lui souhaite beaucoup de succès dans le travail de la Commission du Danube.

M. Kononov (Secrétaire de la Commission) exprime sa reconnaissance pour la confiance accordée de la part de MM. les membres de la Commission du Danube qui l'ont élu Secrétaire de la Commission du Danube.

Le Président, en déclarant la présente session de la Commission close, fait le discours final suivant :

„Messieurs les Représentants-membres de la Commission du Danube !

Le travail de la cinquième session de la Commission du Danube est fini, et nous pouvons constater que ce travail fut aussi fécond qu'aux sessions précédentes qui ont déterminé les résultats du travail de la Commission du Danube. On a pris beaucoup de différentes mesures concernant l'amélioration de la navigation sur le Danube. Grâce au travail de la Commission on élabore, à présent, les cartes et le routier du Danube, on prend les mesures relatives à la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, on a effectué aussi un grand travail concernant l'étude du balisage, on a prévu le déblaiement du chenal du Danube des bâtiments coulés, etc. Pas à pas, en accomplissant les indications de la Convention de 1948, la Commission a abordé l'élaboration et a résolu des questions importantes, comme par exemple la question de l'établissement des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. A l'ordre du jour de la présente session se trouvait aussi une question d'une telle importance, à savoir, celle de l'unification des règles

de la surveillance fluviale applicables au Danube, et on peut dire que l'adoption des Règles unifiées est un pas considérable en avant.

Je veux remercier toutes les délégations qui ont pris part dans ce travail et qui ont contribué à atteindre ce résultat.

Je veux aussi remercier les experts qui, pendant tout le temps, avaient le souci de nous présenter les matériaux fondamentaux pour notre travail. A la présente session on a présenté aussi des matériaux précieux, surtout de la part des experts soviétiques, comme par exemple le rapport du Chef de la Section du service hydrométéorologique et du service de navigation M. Iunkevic et autres.

Je veux remercier en particulier les experts soviétiques qui nous ont joint à leur expérience progressive, je remercie aussi tous les experts des pays danubiens qui ont contribué au travail.

Avant de terminer mon intervention, je veux de nouveau exprimer mes meilleurs souhaits à M. Morozov qui était un exemple de dévouement pour notre cause générale, mais dans les cas pareils les mots n'expriment pas toujours les sentiments. M. Morozov nous a donné l'exemple d'un excellent homme soviétique, et nous lui souhaitons une bonne santé.

Pour l'avenir, la Commission du Danube a aussi des tâches importantes, comme par exemple les questions sanitaire, douanière et autres. La Commission du Danube suivra ultérieurement aussi la voie de l'activité féconde appliquée par elle jusqu'à présent, l'activité consacrée à l'économie, à la prospérité et au bien-être des pays danubiens.

Je remercie aussi le personnel technique de la session, les employés, les interprètes, les sténographes et tous ceux sans lesquels le travail de la session aurait été difficile, je remercie tous ceux qui ont contribué à mener le travail de la session à bonne fin.

Je déclare la cinquième session de la Commission du Danube close et je vous souhaite un bon voyage."

Le Président
de la Commission du Danube,
Signé : G. PREOTEASA

Le Secrétaire
de la Commission du Danube,
Signé : G. MOROZOV

ANNEXES

I.
RAPPORTS

R A P P O R T

du Secrétariat de la Commission du Danube sur le travail durant l'année 1951

I

Une année s'est écoulée depuis qu'à la III-ème session de la Commission du Danube on a écouté le rapport du Secrétariat. Cette période de l'activité de la Commission est complétée, plus que celle de l'année précédente, par les travaux pratiques qui consistent dans la réalisation des indications de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Si l'année 1950 était la période de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, en 1951 l'appareil de la Commission a déjà directement déployé les travaux concernant la solution pratique des questions liées à la navigation sur le Danube.

Si en 1950 l'appareil de la Commission s'occupait du rassemblement et de l'étude des matériaux concernant les règles de la navigation sur le Danube, celles de la surveillance fluviale, douanière et sanitaire, de l'étude du balisage existant etc., en 1951 ont déjà été préparés : le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, le projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale et une série de propositions concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables, la surveillance douanière et sanitaire, le renflouement des bâtiments et d'autres questions ont été élaborées.

En 1951 on a résolu une série de questions ayant une importance considérable pour la navigation sur le Danube dont une est tout d'abord la question concernant l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des seuils hongro-tchécoslovaque du Danube, la résolution d'organisation de laquelle est devenue possible seulement après une étude collective minutieuse et après la préparation des matériaux par les Services de la Commission et par les spécialistes de Tchécoslovaquie et de Hongrie, conformément aux décisions de la II-ème session.

L'exécution des travaux hydrotechniques, indiqués dans ce secteur, augmentera les profondeurs de passage et ainsi elle créera les conditions favorables pour la navigation.

Le Secrétariat a élaboré des matériaux présentés à la Commission concernant la question du déblaiement du Danube des bâtiments coulés, à la suite de quoi on constate que sur les différents secteurs du Danube de l'embouchure jusqu'au km. 2027 se trouvent actuellement 619 bâtiments coulés et débris de ponts détruits. Le schéma, soumis à l'attention de la

session, montre que le degré de l'obstruction du Danube, due aux bâtiments coulés, reste comme auparavant très dangereux pour la navigation.

On a élaboré les mesures pratiques du déblaiement du Danube et on prépare un rapport spécial sur cette question pour les membres de la Commission.

La III-ème session a recommandé aux pays danubiens de corriger les cartes de navigation et d'élaborer le routier du Danube.

Les Services de la Commission s'occupent actuellement de l'élaboration préliminaire des matériaux cartographiques et des matériaux concernant le routier du Danube qui se trouvent dans l'appareil de la Commission. On a élaboré le plan pour fixer le routier.

Quand le Secrétariat aura reçu les matériaux de la part de tous les pays danubiens concernant cette question, l'appareil de la Commission pourra procéder à l'édition d'un atlas général des cartes et du routier du Danube.

II

Le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1951, au sujet duquel le Secrétariat fait son rapport, a été adopté à l'unanimité par la III-ème session, au mois de décembre de l'année passée.

Le plan prévoyait la solution de 6 questions fondamentales :

1. Adopter et éditer les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et les envoyer aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, ayant en vue que, lors de l'établissement des règles de navigation dans les secteurs riverains du Danube dans les limites de leurs Etats ou dans les régions de l'activité des Administrations fluviales spéciales, ils tiendront compte des Dispositions fondamentales établies par la Commission conformément à l'art. 23 de la Convention du Danube.

Le Secrétariat et les Services de la Commission, en se guidant par la Convention et par les points 6 et 10 du plan de travail de la Commission pour l'année 1950, ont étudié minutieusement les dispositions et les règles de navigation en vigueur sur le Danube, après quoi on a préparé le projet initial des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube qui a été envoyé à temps aux membres de la Commission qui ont discuté le projet sur place. Cela a permis aux spécialistes des pays danubiens d'en prendre connaissance d'avance et d'y insérer leurs observations et compléments.

On a reçu de la part des organisations compétentes et de certains spécialistes de Bulgarie, de Hongrie, de Roumanie, de l'Union Soviétique, de Tchécoslovaquie et de Yougoslavie des observations et des compléments très importants dont la plupart ont été insérés dans le projet définitif présenté à la IV-ème session.

Après une discussion détaillée et approfondie du projet, la IV-ème session a adopté le texte définitif des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, le 2 juin 1951.

Le travail concernant la préparation des Dispositions fondamentales

pour l'édition a été achevé par le Secrétariat au mois de juillet a.c. Les Dispositions fondamentales ont été envoyées aux membres de la Commission en un nombre suffisant d'exemplaires.

De cette manière, le travail, effectué conformément au premier point du plan, donne la possibilité aux pays danubiens de procéder à la réalisation des indications de l'art. 23 de la Convention concernant l'établissement des règles de navigation sur leurs propres secteurs du Danube.

2. Le deuxième point du plan de travail de la Commission prévoyait pour l'année 1951 l'exécution de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, la composition du bulletin hydrologique et des prévisions hydrologiques pour le Danube.

Le Secrétariat et les Services de la Commission ont exécuté pour le présent les travaux en ce qui concerne la coordination et l'organisation des radio-informations concernant les niveaux des eaux des stations hydrométriques principales du Danube. Tous les Représentants — membres de la Commission du Danube ont pris part à la résolution de cette question.

Fondé sur les données des services hydrométéorologiques de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie, de la Roumanie et de la Yougoslavie, les organisations roumaines du Ministère des Transports à l'aide des Services de la Commission donnent le bulletin général concernant les niveaux des eaux des stations hydrométriques principales du Danube qui est émis chaque jour par les postes de T.S.F. „Bucarest I“ et „Craïova“ à 15 heures 15 d'après l'heure roumaine, sur les ondes 351,3 et 205,9 m. dans les langues officielles de la Commission.

Le bulletin prévoit les suivantes stations hydrométriques du Danube : Vienne, Bratislava, Gönyü, Budapest, Mohács, Vukovar, Novi Sad, Zemun, Drenkovo, Orsova, Turnu-Severin, Calafat, Turnu-Magurele, Giurgiu, Calaras, Cernavoda et Braïla.

Quant aux prévisions hydrologiques de longue durée pour le Danube, il y a encore certaines difficultés pour le moment.

Etant donné que les prévisions générales de longue durée (mensuelles) n'existaient pas auparavant sur le Danube, pour les effectuer il est nécessaire d'avoir les données des nombreuses stations non seulement du Danube, mais aussi de ses affluents, ainsi que les données des stations hydrologiques des nombreux Etats de l'Europe Centrale et du Sud-Est, vu que la surface, qui alimente le Danube, embrasse un grand territoire de 817 mille km². La réception et l'arrangement de ces données par la Commission du Danube dans le but de la préparation directe des prévisions de longue durée exigeraient à leur tour l'admission supplémentaire de nombreux spécialistes dans l'appareil de la Commission du Danube.

Par rapport à cela l'édition des prévisions de longue durée concernant les niveaux des eaux sur le Danube sera effectuée à la base des prévisions mensuelles reçues par la Commission et éditées par l'Administration Centrale du service hydrométéorologique de l'U.R.S.S.

De cette manière, les travaux concernant la coordination du service hydrométéorologique, effectués par les Services de la Commission, sont le premier pas dans ce domaine et ils devront être poursuivis dans l'avenir, si

l'on a en vue l'édition des ouvrages de référence, des bulletins uniformes hydrologiques conformément à l'art. 8 de la Convention.

Selon l'avis du Secrétariat et des Services de la Commission, dans la deuxième phase des travaux concernant la réalisation de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, les suivantes questions fondamentales doivent figurer :

a) la coordination concernant la transmission : des données quotidiennes des profondeurs dans les seuils limitant la navigation ; de la température de l'air et de l'eau des stations hydrométriques principales du Danube ; des données concernant la quantité des précipitations pendant 24 heures, de l'épaisseur de la couche de neige, ainsi que tout ce qui concerne les données relatives aux glaces ;

b) la transmission des informations des tempêtes et des avis concernant les phénomènes dangereux de la nature sur le Danube ;

c) l'élaboration du code uniforme pour la transmission des données hydrométéorologiques principales ;

d) la convocation d'une conférence des spécialistes des pays danubiens dans le but : de l'élaboration de la méthode et des procédés de réception des prévisions hydrologiques pour le Danube ; de la détermination exacte des notes „0“ du poste par rapport aux niveaux des eaux de la Mer Noire et de la Mer Adriatique ; de l'établissement d'une méthode uniforme du mesurage du débit d'eau et de la quantité des alluvions (l'élaboration de l'instruction respective) ; l'établissement des termes uniques d'observations et du mesurage des phénomènes hydrologiques sur le Danube (niveaux d'eau, débits d'eau, alluvions, phénomènes de glace, etc.).

Le Secrétariat et les Services ont commencé le travail préparatoire en ce qui concerne toutes ces questions, mais cela exigera des efforts et l'aide de tous les membres de la Commission afin de résoudre avec succès les tâches assignées dans le domaine de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.

3. Le troisième point du plan de travail de la Commission prévoyait l'élaboration du projet des Règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube.

Les Règles de la surveillance fluviale avec les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube forment un document d'une très grande importance qui assure une navigation sans obstacles.

L'art. 26 de la Convention du Danube précise que les fonctions de la surveillance fluviale sur le Danube sont exécutées par les pays danubiens, mais pour obtenir l'uniformité dans les questions de la surveillance fluviale, la Convention prévoit les dispositions selon lesquelles les pays danubiens communiquent à la Commission les règles publiées par eux, pour que la Commission puisse réaliser leur unification. Cela est également conforme aux indications de l'art. 8 point „g“ de la Convention.

En se basant sur ces conditions essentielles, le Secrétariat et les Services de la Commission ont commencé la préparation du projet des Règles de la surveillance fluviale bien avant la présente session,

On a commencé le rassemblement et l'élaboration des matériaux encore en 1950, conformément au plan de travail de la Commission. On a minutieu-

sement étudié les règles de navigation, les dispositions portuaires et la législation des pays danubiens dans le domaine de la surveillance fluviale, ainsi que l'emploi pratique des ports.

Tout cela a rendu possible de préparer à temps et conformément au plan le projet des Règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube pour la IV-ème session au mois de mai en 1951.

Comme on le sait, la IV-ème session, après avoir examiné et discuté ce projet, a confié au Secrétariat et aux Services de la Commission de continuer le travail sur le projet, pour qu'il puisse être présenté dans sa forme définitive à l'examen de la V-ème session. Ce travail a été réalisé. Les amendements au projet, présentés par les délégations, ont été dans leur fond pris en considération.

Le projet des règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube dans sa nouvelle rédaction est présenté à l'examen de la V-ème session.

Dans le présent projet presque toutes les questions essentielles de la surveillance fluviale, appliquée dans les pays danubiens, ont été reflétées.

Selon l'avis du Secrétariat et des Services de la Commission, l'adoption du projet des Règles unifiées de la surveillance fluviale contribuera à l'amélioration ultérieure des conditions de la navigation sans obstacles sur le Danube

4. D'après le quatrième point du plan de travail de la Commission on avait en vue de préparer et d'examiner, lors de la session tenue en 1951, les rapports sur les règles de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube, afin de fixer les voies possibles du concours de la part de la Commission concernant l'unification des règles douanières et sanitaires, appliquées par les pays danubiens, comme il est prévu dans l'art. 26 de la Convention.

En préparant ces questions, le Secrétariat et les Services se sont guidés tout d'abord par les dispositions appliquées actuellement sur le Danube en ce qui concerne la surveillance douanière et sanitaire. On a étudié de nombreuses règles appliquées sur le Danube en ce qui concerne la navigation et surtout les bâtiments, la cargaison et les passagers en transit par voie d'eau et franchissant les frontières des pays danubiens.

L'unification des règles de la surveillance douanière facilitera le travail des capitaines des bâtiments, ainsi que des organes douaniers, augmentera les indices d'exploitation de la flotte et améliorera la qualité du contrôle.

La nécessité de résoudre cette question est également confirmée par le fait que les règles de la surveillance douanière ne sont pas conformes aux dispositions de la Convention dans tous les Etats danubiens.

Quant à la surveillance sanitaire sur le Danube, l'unification des règles sanitaires est également un problème actuel, car les questions de l'amélioration de l'état sanitaire des bâtiments et des ports ne peuvent pas être séparées des questions des mesures prophylactiques contre les maladies épidémiques dans les pays danubiens.

Dans les conditions du développement actuel de la navigation sur le

Danube, quand l'administration du Danube se trouve dans les mains des pays danubiens, les services sanitaires sur les bâtiments et dans les ports du Danube doivent être mis parfaitement à point, et l'unification des règles de la surveillance sanitaire contribuera à cela.

En préparant les rapports concernant la surveillance douanière et sanitaire, le Secrétariat et les Services de la Commission se sont proposés de donner l'information sur la situation actuelle existante sur le Danube dans ce domaine et de faire certaines propositions fondamentales.

En se basant sur tout ce qui précède, il serait désirable de diriger le travail ultérieur de la Commission en ce qui regarde l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube vers le passage de la théorie à la pratique concernant la surveillance douanière et sanitaire et de faire prendre en considération aux pays danubiens la nécessité de l'uniformité des formalités douanières et sanitaires pendant la navigation des bâtiments sur le Danube.

L'ensemble des questions douanières et sanitaires, qui doivent être unifiées, est bien vaste. Par exemple selon les règles douanières il est nécessaire d'unifier : l'ordre de la présentation des documents à la surveillance douanière pendant le transit, ainsi qu'à l'entrée dans les ports ; l'ordre de la visite douanière ; le système d'alimentation en combustible, en vivres, etc. des bâtiments étrangers suivant leur itinéraire (on a en vue les formalités douanières) ; l'ordre du plombage des cales ; les formalités douanières des passagers navigant en transit, etc.

Quant à la surveillance sanitaire, selon l'avis du Secrétariat les pays danubiens peuvent tomber d'accord sur certaines questions regardant l'amélioration de l'état sanitaire sur le Danube, comme par exemple sur la question de l'hospitalisation des marins dans les ports, s'ils tombent malades lors de leur itinéraire, sur la lutte contre l'encrassement du fleuve et sur les questions de l'unification directe des règles de la surveillance sanitaire, ainsi que sur l'organisation du service médical régulier dans les ports, sur la surveillance médicale permanente, sur l'état sanitaire des équipages des bâtiments et de la population du port, sur les questions de quarantaine et autres.

5. Le cinquième point du plan de travail de la Commission concernant l'édition typographique des procès-verbaux des premières quatre sessions a été également réalisé.

Une grande aide dans cette question a été prêtée à la Commission par les organisations roumaines qui ont pu assurer, dans le plus court délai, l'impression des procès-verbaux.

6. Conformément au sixième point du plan de travail de la Commission et à l'art. 33 des Règles de procédure, le Secrétariat a élaboré et présenté à l'examen de la V-ème session le plan de travail, ainsi que le budget de la Commission pour l'année 1952.

Donc, on peut constater que tous les six points du plan de travail de la Commission pour l'année 1951 ont été exécutés.

Il faut remarquer en même temps que le Secrétariat effectue les travaux préparatoires concernant la correction des cartes et le routier du Danube, conformément à la résolution de la III-ème session.

Parallèlement à l'exécution des travaux fixés par le plan de l'année courante, le Secrétariat et les Services ont accompli un travail considérable, afin de réaliser les décisions des sessions antérieures concernant d'autres questions importantes, faisant partie de la compétence de la Commission, qui doivent être résolues dans le proche avenir.

1. Premièrement, il faut s'arrêter sur la question concernant l'établissement d'un système uniforme du balisage sur le Danube.

Les spécialistes des Services ont étudié cette question pendant les derniers 18 mois, ils ont examiné les possibilités de l'unification des moyens du balisage appliqué sur le Danube sur la base de la technique moderne du balisage, ils ont étudié les questions de l'entretien du balisage.

Le rapport sur cette question, ainsi que les propositions essentielles, sont présentés à l'examen de la présente session.

Dans le présent rapport d'information les Services de la Commission font l'analyse des conditions actuelles de la navigation et du balisage, examinent les questions de la possibilité de son unification et fixent les principes de l'établissement du système uniforme du balisage qui doit assurer complètement la navigation normale et qui doit être fondé sur les principes exposés dans l'art. 9 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission.

Cela contribuera à l'introduction des méthodes les plus progressives du gouvernement des bâtiments, à savoir, du système de navigation qui est déjà adopté sur de nombreux fleuves, parce qu'il correspond aux exigences de la navigation moderne. Certes, on a en vue que pour passer au système de navigation il faut assurer à la navigation les cartes de navigation exactes et les ouvrages de référence respectifs parallèlement avec l'amélioration du balisage. Cette grande tâche incombe aux Services de la Commission du Danube.

Un grand et minutieux travail des spécialistes et des organisations des recherches scientifiques des pays danubiens est nécessaire afin que, de concert avec les Services de la Commission, ils puissent créer et assurer l'élaboration d'un tel système du balisage qui corresponde au niveau de la technique moderne du balisage et aux intérêts de la navigation sur le Danube.

2. La deuxième question importante dans le travail du Secrétariat a été l'arrangement des matériaux concernant les taxes de navigation appliquées dans les pays danubiens, ainsi que la rédaction de l'aperçu de l'ordre d'emploi de l'art. 41 de la Convention en ce qui concerne les travaux de chargement et de déchargement à l'entrée des bâtiments dans les ports des pays danubiens. On a étudié les matériaux concernant l'histoire des recettes des taxes sur le Danube jusqu'à l'année 1948 et la pratique du calcul des taxes particulières perçues pendant le passage des bâtiments par le canal de Soulina et par le secteur des Portes-de-Fer.

A la suite du travail exécuté dans ce domaine on a préparé un rapport respectif pour les membres de la Commission qui a été examiné à la IV-ème session, au mois de juin en 1951, et la session a adopté les recommandations correspondantes aux pays danubiens.

3. De ce groupe des questions font partie aussi l'élaboration et l'unification des données concernant les bâtiments coulés, qui ont été envoyées par les pays danubiens, conformément à la décision de la III-ème session.

4. Pendant l'année courante, le Secrétariat et les Services ont examiné le secteur hongro-tchécoslovaque du Danube. Les spécialistes des Services ont participé aux travaux de la Commission technique hongro-tchécoslovaque pendant les mois d'avril, juin, octobre et novembre a.c. On a continué l'étude du projet des travaux concernant l'amélioration de la navigation sur le Danube, planifiés pour être exécutés dans les 2—3 années suivantes en Hongrie et en Tchécoslovaquie; on a préalablement élaboré les matériaux du projet des principaux travaux hydrotechniques sur le Danube; on a exécuté les travaux préparatoires sur l'étude du niveau des eaux et des profondeurs de passage; on a commencé l'édition des Règles de procédure de la Commission du Danube; on a commencé la préparation d'un dictionnaire raisonné des termes techniques employés dans la navigation sur le Danube; on a analysé les données des niveaux des eaux sur le Danube lors de la navigation en 1950 et 1951; on a fait l'inventaire de tous les biens de la Commission du Danube et la vérification documentaire selon les biens existants; on a fait un travail considérable en ce qui regarde la traduction dans les langues officielles de la Commission des matériaux présentés par les pays danubiens et on a résolu une série d'autres questions supplémentaires au plan de travail fixé par la Commission pour l'année 1951.

IV

Conformément aux sommes allouées aux besoins d'organisation et d'administration de la Commission, on a fait les réparations des édifices administratifs de la Commission, on a préparé les appartements de service et les logis pour l'hiver, on a préparé le combustible, on a reconstruit la salle à manger et la cuisine pour les employés de la Commission, on a réparé le garage, les dépôts et d'autres constructions administratives. On a équipé quelques logis pour les spécialistes de la Commission.

La bibliothèque de la Commission a été considérablement complétée par des oeuvres techniques et littéraires. On a organisé le service médical pour les employés et leurs familles.

En 1951, tous les employés ont eu la possibilité de passer leur congé dans leur patrie, on a prêté aux nombreux employés des allocations pour le traitement médical, on leur a payé des places dans les sanatoriums, etc.

V

L'état des finances de la Commission est le suivant:

Le budget réel de la Commission pour l'année 1951 était pour les recettes 1.942.000 roubles au lieu de 2.316.000 roubles fixés par la décision de la III-ème session.

Les dépenses pour cette année représentent environ 1.142.000 roubles,

ce qui donnera la possibilité d'achever l'année financière avec une économie de 800.000 roubles.

Le projet de budget pour l'année 1952 comprend la somme de 1.700.000 roubles, ce qui constitue une diminution des dépenses de 48% par rapport à l'année passée et de 27% par rapport à l'année courante.

Tenant compte du reste transitoire de la somme de 800.000 roubles, le versement commun projeté est de 900.000 roubles, c'est-à-dire 150.000 roubles pour chacun des 6 pays représentés dans la Commission du Danube.

VI

Selon l'avis du Secrétariat et des Services, les tâches de la Commission pour la période à venir sont les suivantes :

1. Ecouter les informations concernant l'état du chenal navigable du Danube et les mesures prises pour son amélioration.

Cette question correspond à l'art. 3 de la Convention, ainsi qu'à la proposition du Représentant de Bulgarie dans la Commission du Danube M. Manolov. Cela correspond également aux intérêts des compagnies de navigation des pays danubiens qui exigent l'amélioration de la voie navigable sur le Danube.

On suppose qu'après l'échange d'avis et d'informations, qui auront lieu à la session suivante, on donnera les dispositions générales aux Services de la Commission concernant la composition du plan de perspective des principaux travaux pour améliorer les conditions de la navigation sur le Danube. En fait cela signifiera : l'exécution des travaux indispensables pour établir les profondeurs de passage de garantie pour les eaux moyens et basses ; la liquidation des seuils qui limitent la navigation sur le chenal navigable ; l'établissement d'un système uniforme du balisage sur tout le parcours navigable du Danube ; l'édition des nouvelles cartes et du routier du Danube.

Cela signifiera le passage de la résolution des questions principales d'organisation, résultant de la Convention, à l'exécution directe des travaux afin d'améliorer et de développer la navigation sur le Danube.

2. Le plan de travail de la Commission pour l'année prochaine, présenté à la présente session, prévoit également les questions de la coordination ultérieure du service hydrométéorologique sur le Danube.

Quant à ces questions, il faudra préparer les plans détaillés regardant la solution et l'amélioration des nombreux problèmes du service hydro-météorologique, comme cela a été indiqué dans le présent rapport.

3. Dans le troisième point du plan on prévoit l'élaboration du rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur l'exécution des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube durant les trois premières années de l'existence de la Commission du Danube, ce qui correspond aux tâches indiquées aux articles 6 et 8 point „a“ de la Convention.

On suppose que cela sera un aperçu général des travaux exécutés par

la Commission du Danube et par les pays danubiens dans la période entre la Conférence du Danube en 1948 et la fin de l'année 1952.

4. Dans le quatrième point on prévoit la délibération du plan des principaux travaux sur le Danube concernant l'amélioration des conditions de la navigation, ce qui correspond aux tâches indiquées à l'art. 8 point „b“ de la Convention.

5. Dans le plan on prévoit également la composition du budget pour l'année 1953, ainsi que d'autres questions résultant des Règles de procédure et des dispositions générales exposées dans les articles 6 et 10 de la Convention.

Outre les questions, dont on a parlé ci-dessus, les questions essentielles des travaux du Secrétariat et des Services de la Commission seront les suivantes: l'exécution des tâches concernant l'élaboration d'un système uniforme du balisage, l'édition des cartes et du routier de navigation, ainsi que l'édition des ouvrages de référence.

En conclusion il faut remarquer qu'il est fort à désirer qu'en 1952—53 les pays danubiens exécutent les dispositions de la Convention concernant l'édition de leurs règles de navigation, tenant compte des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission le 2 juin 1951, qu'ils règlent les questions de l'unification des règles de la surveillance fluviale, qu'ils exécutent les dispositions de l'art. 26 de la Convention concernant l'unification des règles douanières et sanitaires appliquées sur le Danube et là où il sera nécessaire que des accords bilatéraux, prévus par la Convention, soient conclus.

Le Secrétariat est sûr qu'à la suite du travail exécuté et de l'accomplissement des mesures prévues par la Commission pour le proche avenir, la navigation sera développée de plus en plus dans les intérêts des pays danubiens et dans les intérêts des peuples danubiens.

R A P P O R T

du Groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube en 1951

Conformément à l'art. 35 des Règles de procédure de la Commission et à la décision de la V-ème session, adoptée à la première séance plénière du 10 décembre a.c., on a créé ce Groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1951.

A l'activité du Groupe de travail ont pris part les Représentants de :

- | | |
|------------------------------|---------------|
| la Délégation bulgare | — M. Manolov, |
| la Délégation hongroise | — M. Sik, |
| la Délégation roumaine | — M. Serban, |
| la Délégation soviétique | — M. Kononov, |
| la Délégation tchécoslovaque | — M. Schmelz, |
| la Délégation yougoslave | — M. Djuric, |

ainsi que les experts de toutes les délégations.

Suivant l'instruction du Président et du Secrétaire de la Commission du Danube, les collaborateurs responsables du Secrétariat et des Services de la Commission ont pris part à l'activité du Groupe de travail, outre les Représentants et les experts susmentionnés.

M. Sik, Représentant de la République Populaire Hongroise dans la Commission du Danube, fut élu Président du Groupe de travail.

Le Groupe de travail, ayant écouté les informations des employés des Services de la Commission sur chacun des six points du plan, a établi ce qui suit :

1) Au premier point du plan, le Secrétariat et les Services de la Commission, en se basant sur l'étude minutieuse des dispositions et des règles de navigation sur le Danube qui sont en vigueur, ont élaboré le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, lequel tenant compte des observations de toutes les délégations des pays danubiens, après avoir été discuté au sein du Groupe de travail lors de la IV-ème session, a été adopté par la session et ensuite édité par le Secrétariat et envoyé à tous les pays danubiens.

2) Au deuxième point, le Secrétariat et les Services ont effectué la coordination et l'établissement des informations émises par la T.S.F. concernant les niveaux des eaux des principales stations hydrométriques du Danube et ont procédé à l'édition du bulletin hydrologique et des prévisions hydrologiques pour le Danube.

3) Au troisième point, le Secrétariat et les Services de la Commission ont élaboré le projet des Règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube, lequel est soumis à l'examen de la présente session.

4) Au quatrième point, le Secrétariat et les Services ont préparé à l'examen de la V-ème session les rapports sur les règles de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube qui sont en vigueur.

5) Au cinquième point, le travail concernant l'édition des procès-verbaux de la I-ère, II-ème, III-ème et IV-ème session de la Commission est accompli par le Secrétariat et les Services de la Commission.

6) Le plan de travail préliminaire de la Commission pour l'année 1952 est soumis par le Secrétariat à l'examen de la session.

Donc, se basant sur ce qui précède, le Groupe de travail constate que le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1951, approuvé à la III-ème session, a été exécuté.

R A P P O R T

sur l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube

I

La question relative aux règles de la surveillance fluviale a été pour la première fois reflétée dans les articles 8 et 26 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, adoptée à la Conférence du Danube en 1948.

Conformément aux indications exposées dans la Convention, la II-ème session de la Commission du Danube, au mois de mars en 1950, a chargé le Secrétariat de la Commission de rassembler et de généraliser les matériaux relatifs aux règles de la surveillance fluviale, appliquées dans les pays danubiens, afin que la Commission pût réaliser leur unification.

Cette tâche a été insérée dans le plan de travail de la Commission pour l'année 1950 et elle a été accomplie.

Au mois de décembre en 1950, la III-ème session de la Commission du Danube, en examinant l'ordre du jour à titre d'orientation de la prochaine session, a inséré cette question comme le point 2 dans l'ordre du jour de la IV-ème session. La décision correspondante a été adoptée à l'unanimité.

A la quatrième session de la Commission du Danube le 23 mai 1951, le projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube a été inséré comme le point 2 dans l'ordre du jour. Cependant, la Délégation yougoslave était contre la discussion du projet des Règles de la surveillance fluviale à la IV-ème session et elle a proposé d'ajourner sa discussion à la V-ème session.

Etant donné qu'à la IV-ème session, lors de la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ont surgi de nouvelles questions qui doivent être reflétées dans les Règles de la surveillance fluviale, le 2 juin 1951, quand on a passé à la discussion du point 2 de l'ordre du jour, le Représentant de Hongrie a formulé ses considérations qu'il serait plus juste et utile, si la présente session chargeait le Groupe de travail d'écouter les opinions et les observations de certains membres des délégations, d'inclure dans le projet les amendements existants et de ranger tout cela dans les documents respectifs. Ensuite, le Représentant de Hongrie a proposé de charger le Secrétariat de la Commission du Danube d'étudier les amendements au projet, qui ont été présentés et ceux qui peuvent encore être présentés, et de préparer pour la prochaine session d'une manière définitive le projet des Règles de la surveillance fluviale.

Cette proposition a été adoptée à l'unanimité par tous les membres présents de la Commission.

II

Le projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube sous la forme présentée à la IV-ème session avait été discuté dans le Groupe de travail.

Le 21 mai a. c., on a écouté le rapport sur l'unification des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube et le 3 juin a. c. dans le même Groupe de travail le projet a été examiné dans son contenu. Les participants du Groupe de travail ont échangé leurs opinions et ont présenté leurs amendements, ainsi que leurs désirs concernant l'élaboration définitive du projet. Le Président du Groupe de travail en a rapporté le même jour à la session.

Pendant les mois suivants après la session, l'appareil de la Commission a travaillé au projet, tenant compte de la discussion qui a eu lieu dans le Groupe de travail concernant les projets des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et des Règles de la surveillance fluviale et prenant en considération tous les amendements des Représentants de Bulgarie, de Hongrie, de Roumanie, de Tchécoslovaquie, ainsi que les amendements yougoslaves aux articles 79 et 80 du projet des Dispositions fondamentales.

Comme résultat, le projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube est présenté à la V-ème session dans une nouvelle rédaction.

III

En travaillant avec les matériaux concernant les questions de la surveillance fluviale sur le Danube, reçus par la Commission, il est devenu clair que les règles de la surveillance fluviale d'un Etat danubien diffèrent essentiellement des règles de la surveillance fluviale d'un autre Etat danubien. Par exemple dans certains cas la surveillance fluviale s'effectue par les capitaines de port, dans d'autres cas par la police fluviale; certaines règles déterminent l'ordre de la surveillance fluviale seulement dans les ports et les autres dans le port et sur le fleuve entre les ports. Certaines règles ne délimitent pas la surveillance fluviale de la surveillance sanitaire et douanière. Dans une série de cas les règles qui sont en vigueur comprennent des questions qui n'ont pas un rapport direct avec la surveillance fluviale.

Ayant en vue la liquidation des difficultés existantes pour la navigation, qui découlent de ce qui précède, et pour atteindre l'uniformité concernant la réalisation de la surveillance fluviale sur le Danube, l'unification des règles de la surveillance fluviale, qui sont en vigueur dans les pays danubiens, donnera sans doute des résultats positifs. Le projet qui est présenté à l'examen de la V-ème session et qui comprend 23 articles groupés dans 7 chapitres, poursuit justement ce but.

L'art. 1 dit que les présentes Règles de la surveillance fluviale fixent l'ordre général et le système de la surveillance fluviale sur le Danube.

L'art. 2 du projet établit que la surveillance fluviale s'effectue afin de

surveiller et de contrôler l'exécution des règles de navigation, la conservation des constructions, ainsi que du balisage et principalement pour assurer la sécurité de la navigation.

Les dispositions du présent article sont considérées comme l'essentiel du projet dans son ensemble, car elles déterminent en grandes lignes les fonctions de la surveillance fluviale développées dans les autres articles du projet.

L'art. 3 confie la surveillance fluviale à la compétence du capitaine de port et des inspecteurs pour la surveillance fluviale nommés dans leur ensemble „Le Service de la surveillance fluviale“. Une telle solution de la question correspond aux dispositions généralement acceptées dans la plupart des pays danubiens.

L'art. 4 dit que la surveillance fluviale s'effectue dans les ports, ainsi que dans la partie navigable du Danube entre les ports. Ici on a pris en considération que la surveillance fluviale ne peut pas se limiter seulement aux ports, parce que le but essentiel de la surveillance fluviale comprend le contrôle et la surveillance de l'exécution des règles de navigation, ce qui se rapporte dans la plupart des cas à la navigation sur le fleuve entre les ports.

L'art. 5 détermine que les indications du Service de la surveillance fluviale, qui concernent l'observation des règles de navigation et qui assurent la sécurité de la navigation, sont obligatoires pour tous les bâtiments, toutes les organisations, toutes les autorités et tous les particuliers qui se servent des voies navigables et des ports ou qui surveillent leur entretien et leur conservation.

L'art. 6 du projet prévoit l'établissement d'un signe distinctif et uniforme, ainsi que de la flamme des bâtiments affectés au service de la surveillance fluviale.

L'art. 7 limite la compétence de la surveillance en ce qui regarde les bâtiments de la flotte de guerre et de la garde frontière.

Le Chapitre II détermine les règles du Service de la surveillance fluviale dans les ports.

Les articles 8 et 9 du projet prévoient que le Service de la surveillance fluviale, en accomplissant ses fonctions dans les ports, est tenu de surveiller et de contrôler l'exécution des règles de navigation, le bon état du balisage dans les eaux portuaires, les feux, les signaux, ainsi que l'exécution des règles de la sécurité au cours des travaux de chargement et de déchargement, le placement juste des bâtiments et d'observer la propreté et l'ordre en ce qui concerne les amarres et les eaux portuaires.

Les articles 10, 11, 12 et 13 disent que le Service de la surveillance fluviale enregistre les bâtiments, les inscrit aux ports, accomplit les formalités nécessaires concernant l'arrivée et le départ des bâtiments, avertit les navigateurs de tous les changements du balisage et exige aussi que les capitaines et les patrons des bâtiments annoncent aux autorités portuaires les cas de déplacement des balises, constatés par eux sur le chenal navigable.

Le Chapitre III détermine les règles du Service de la surveillance fluviale sur le fleuve entre les ports.

Il est prévu que le Service de la surveillance fluviale, en accomplissant ses fonctions sur le fleuve entre les ports, est tenu de surveiller et de con-

trôler l'observation des règles de navigation des bâtiments, les feux, les signaux, le balisage, l'état des bornes kilométriques, ainsi que de surveiller et contrôler afin que tous les points difficiles du fleuve, les passages sous les ponts, les endroits des passages de bacs et les endroits, où se trouvent à travers du fleuve des câbles et des tuyaux, soient marqués par les signaux avertisseurs et afin que les travaux hydrotechniques et autres n'empêchent pas la navigation normale.

Le Chapitre IV détermine les fonctions du Service de la surveillance fluviale en cas d'avaries.

L'art. 15 prévoit que le Service de la surveillance fluviale est tenu de porter immédiatement tous les secours aux bâtiments et aux autres moyens de navigation qui sont en danger, ayant le droit d'appeler en aide, en cas de besoin, tout autre bâtiment qui se trouve à proximité.

L'art. 16 dit que le Service de la surveillance fluviale, dans le cas où le bâtiment se trouve coulé ou échoué, doit prendre avec le concours des autorités nationales des mesures urgentes pour baliser et dégager le chenal, si des causes quelconques empêchent leur exécution par le capitaine, le patron ou l'armateur du bâtiment.

Les articles 17 et 18 déterminent les cas où le Service de la surveillance fluviale doit examiner les avaries.

Le Chapitre VI détermine et établit les mesures préventives appliquées par le Service de la surveillance fluviale.

Il est prévu qu'en accomplissant les formalités de départ du bâtiment du port, le capitaine du port a le droit de défendre sa sortie en cas où : le certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat, porté par le bâtiment, ou le certificat de navigation manque ; le corps du bâtiment a une voie d'eau ; le fonctionnement du mécanisme du gouvernail et de l'ancre est défectueux ; la cargaison du pont menace la stabilité du bâtiment ; les normes établies en ce qui concerne la cargaison et le nombre des passagers sont dépassées ou en présence des autres causes qui doivent aussi être éliminées avant le départ en navigation.

En cas d'une contravention aux règles de navigation en vigueur ou à la sécurité de la navigation, le projet prévoit dans l'art. 20 le droit au Service de la surveillance fluviale de faire des observations, des avertissements ou bien de dresser un acte et d'infliger une amende au capitaine, au patron ou au particulier, suivant le degré de la contravention.

Dans la partie finale du projet on prévoit l'ordre de l'examen des différends qui peuvent avoir lieu au sujet de l'interprétation ou de l'application des articles des présentes règles.

De cette manière, le projet détermine la disposition relative à la surveillance fluviale, les règles de la surveillance fluviale dans les ports, sur le fleuve entre les ports, en cas d'avaries et les mesures d'empêchement.

Tout cela constitue l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube.

Ces règles ne sont pas considérées comme étant inchangeables et elles peuvent être complétées ou modifiées suivant la décision de la session et conformément aux intérêts généraux de la navigation, ainsi qu'aux intérêts des pays danubiens dans le cadre de la Convention.

R A P P O R T

sur l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube

A l'art. 8 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube on prévoit l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur tout le parcours navigable du Danube.

Pour accomplir cette tâche, les Services de la Commission du Danube, au cours des années 1950—1951, s'occupaient de l'étude des conditions de la navigation et du balisage sur le Danube, ainsi que de l'étude des possibilités de son unification, tenant compte de la technique moderne de l'aménagement des voies navigables.

A la suite des travaux accomplis les Services ont préparé le présent rapport qui est soumis à l'attention de la V-ème session.

I

Généralités

Actuellement la navigation normale sans aménagement respectif des voies navigables, sans cartes de navigation et sans ouvrages de référence exacts est impossible, car le balisage comprenant les moyens modernes de l'aménagement des voies navigables contribue à l'organisation de la circulation continue et sans avaries des bâtiments de charge et de passagers ; en même temps, ceci assure l'utilisation maximum de la puissance d'exploitation de la flotte, tandis que les cartes de navigation et les ouvrages de référence en complexité avec le balisage donnent la possibilité d'appliquer les moyens progressifs pour le gouvernement des bâtiments. Ce n'est pas par un effet du hasard que la Convention, ayant en vue les intérêts économiques des pays danubiens, prévoit l'établissement par la Commission du Danube d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables, ainsi que l'édition des cartes de navigation et des ouvrages de référence pour les besoins de la navigation.

L'établissement sur le Danube d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables n'est pas une question nouvelle. Il y a 30 années, depuis que cette question avait été discutée partiellement par l'ancienne Commission Internationale du Danube, mais vu que les intérêts de cette Commission étaient loin des intérêts de la navigation sur le Danube, cette ques-

tion n'a pas été résolue. Par exemple cette Commission n'a pas pu résoudre la question relative à la nécessité de l'application dans le balisage de l'aménagement des voies navigables, des voyants distinctifs et uniformes, ce qui est une condition indispensable pour la meilleure perception des signes de balisage par le navigateur. De même, beaucoup d'autres questions concernant la couleur et le caractère des feux, la forme des signes fixes et flottants, etc. n'ont pas été résolues.

Tout cela a mené à ce que sur le Danube il n'y avait aucun système uniforme de l'aménagement des voies navigables, ce qui à son tour était un obstacle sérieux pour la navigation.

Pendant la deuxième guerre mondiale, le balisage, ainsi que toute la navigation sur le Danube ont subi de grands dommages, et les pays danubiens, élibérés des envahisseurs hitlériens par l'Armée Soviétique, ont dû rétablir à nouveau la navigation, y compris le balisage.

Depuis l'année 1945 jusqu'à présent, les pays danubiens, en prenant le gouvernement du Danube entre leurs mains, ont beaucoup fait afin de créer des conditions normales pour la navigation des bâtiments, mais la question relative à l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables tenant compte de la technique moderne du balisage n'a pas encore été résolue jusqu'à présent, et la Commission du Danube a une grande tâche dans ce domaine.

Quant aux méthodes de la conduite des bâtiments, il existe sur le Danube, depuis longtemps, un soi disant système de pilotage qui n'est plus utilisé ou que l'on cesse de l'utiliser sur beaucoup de fleuves, car il ne peut pas satisfaire les exigences de plus en plus grandes de la navigation moderne.

Lors de l'application du système de pilotage, le capitaine qui répond en premier lieu pour la sécurité du bâtiment qui lui est confié, de l'équipage, de la cargaison et des passagers, est substitué par un pilote et avec les navigateurs il est écarté en effet du gouvernement du bâtiment. Sans doute, une telle situation n'est pas normale, car la responsabilité est amoindrie, sur la passerelle s'établit une sorte de dualisme du pouvoir, et l'avancement dans la qualification du personnel s'occupant du gouvernement des bâtiments, ainsi que l'application des méthodes plus progressives de ce même gouvernement, c'est-à-dire le système du gouvernement du bâtiment par les navigateurs, sont retardés.

Cela ne signifie pas que le pilotage des bâtiments doit être exclu. La Convention du Danube prévoit l'organisation du service de pilotage dans les secteurs des Administrations fluviales spéciales du Bas-Danube et des Portes-de-Fer où les conditions de la navigation sont spécifiques et exigent la connaissance la plus détaillée du régime du fleuve, de la variabilité du chenal, du courant, etc. Mais il ne serait pas juste de supposer que la navigation des bâtiments dans ces secteurs à l'aide des pilotes n'exigerait pas de moyens modernes de balisage des voies navigables, des cartes exactes et des ouvrages de référence pour la navigation.

Analyse brève des conditions de la navigation et du balisage sur le Danube
Le balisage.

Le balisage existant sur le Danube consiste en :

balisage côtier = feux côtiers (phares), alignements de navigation, signes de passage, sémaphores, bornes kilométriques et signes marquant les lieux où se trouvent les câbles et les tuyaux, les passages navigables sous les ponts, etc. ;

balisage flottant = balises, tonneaux métalliques, cylindres, jalons et espars différents d'après leur forme, leur couleur et le caractère des feux (l'apparence extérieure des principaux moyens de l'aménagement des voies navigables, qui existent sur le Danube, se trouve à l'Annexe No. 1).

Les feux côtiers (la nomination locale — phares) dans la plupart des cas se présentent sous forme de poteaux métalliques ou en bois de différentes formes et constructions, peintes en blanc, ayant au sommet un fanal à rayonnement circulaire, mais ils peuvent aussi être présentés sous la forme d'une construction ajourée plus solide, munie du même fanal. Les feux installés sur la rive droite sont de couleur verte et sur la rive gauche — de couleur rouge, parfois blanche. Mais dans le secteur Bazias—Braïla on emploie indépendamment des rives, dans la plupart des cas, le feu blanc. Tous les feux sont caractérisés dans la plupart des cas par des éclats. Les feux installés dans le secteur Budapest — Baïa sont ininterrompus. La source d'alimentation des feux côtiers est différente. (On utilise l'acétylène et plus rarement l'électricité.)

Dans le secteur Regensburg—Passau on utilise sur les poteaux les signes côtiers sous forme d'écrans triangulaires munis de réverbères.

Les alignements de navigation sont sous forme de poteaux munis d'écrans ; l'écran du devant a la forme d'un triangle, le sommet duquel est en haut ; l'écran de derrière a la forme d'un rectangle. Les écrans des poteaux installés sur la rive droite sont peints en blanc, ayant une bande noire médiane disposée verticalement. Les écrans des poteaux installés sur la rive gauche sont peints en rouge avec une bande médiane blanche disposée verticalement. Généralement tous les alignements de navigation ne sont pas éclairés, ce qui rend impossible leur emploi pendant la nuit.

Les signes de passage sont sous forme de poteaux en bois peints en blanc, à la partie supérieure desquels se trouve un écran indiquant le passage. Dans certains secteurs du Danube au milieu des poteaux de passage il y a encore des écrans supplémentaires : pour la rive gauche sous forme d'un triangle blanc avec une bande rouge médiane ; pour la rive droite sous forme d'un rectangle blanc avec une bande noire médiane. Il y a aussi les signes de passage munis d'écrans supplémentaires, ayant la forme ronde ou triangulaire de couleur noire et rouge, suivant la rive. Les signes de passage, ainsi que les alignements de navigation ne sont pas éclairés.

Les balises se présentent sous forme de différentes constructions. Il convient de s'arrêter sur trois espèces de balises éclairées qui sont utilisées à présent sur le Danube et qui ont prouvé d'être de bonnes qualités.

La première espèce se trouve généralement dans le secteur Turnu-Severin — Braïla et se présente sous forme d'un flotteur muni d'un voyant de construction ajourée (cône ou sphère), suivant la rive, au sommet de laquelle est installé un fanal à rayonnement circulaire de différents systèmes, comme par exemple „Iulius Pintsch“ et autres. La source de l'alimentation est généralement l'acétylène. Le flotteur de la balise a plusieurs sections, ce qui augmente son insubmersibilité. Les balises sont peintes en noire ou en rouge, suivant le côté du chenal qu'ils balisent.

La deuxième espèce se trouve dans le secteur Moldova-Veche — Bezdán et se présente sous forme d'un flotteur métallique muni d'un voyant conique, au sommet duquel est installé un fanal à rayonnement circulaire. La source de l'alimentation, comme dans le premier cas, est généralement l'acétylène. La deuxième espèce n'a qu'un seul voyant pour toutes les deux rives.

La troisième espèce se trouve dans le secteur Bezdán—Gönyü et se présente sous forme d'un petit radeau métallique rectangulaire du type de ponton ayant une borne à son milieu, sur le sommet de laquelle est placé un fanal à rayonnement circulaire.

Donc, pour arriver à l'uniformité des voyants de la deuxième et de la troisième espèce, il faut prévoir l'établissement des voyants qui existent dans la première espèce et dont il sera question plus bas.

Quant au reste des moyens flottants du balisage, ils présentent des cylindres, des tonneaux, des cônes et d'autres figures semblables de différente forme et sont une demi-mesure, car pendant la nuit ils ne peuvent pas être utilisés. Lors de leur utilisation pendant le jour, leur visibilité est insignifiante et ils n'ont pas une grande stabilité dans le courant.

En outre, parmi les moyens flottants du balisage, appliqués sur le Danube, il faut remarquer les soi-disant esparts qui présentent un rondin flottant muni d'un voyant : pour la rive gauche — un triangle équilatéral rouge ; pour la rive droite — un disque noir. Ces signes ont donné de bons résultats dans les secteurs du fleuve ayant un courant rapide et variable. Leur construction est simple et ils n'exigent pas de soins particuliers. L'impossibilité de leur application pour le balisage de nuit exclut leur utilisation pendant la nuit. C'est pourquoi ils peuvent être utilisés ultérieurement comme des signes auxiliaires pour le balisage de jour dans les secteurs aussi difficiles que celui des Portes-de-Fer et celui des Cataractes où actuellement la navigation de nuit n'existe pas encore.

Pour baliser les dangers, qui se trouvent dans le fleuve, on emploie les balises munies de voyants différents, peints en noir-blanc et rouge-noir, suivant les sections, ainsi que les esparts de couleur appropriée.

Les mâts de signalisation pour indiquer les profondeurs dans les seuils du Danube ne sont pas généralement employés. Au lieu de cela on indique à la craie ou au moyen de la couleur blanche les indications du poste d'eau d'un port ou d'un autre, sur les tableaux noirs installés sur la rive.

Cependant, ces tableaux sont souvent cachés par les bâtiments qui stationnent près d'eux, ce qui rend impossible leur utilisation, sans parler de la nuit, durant laquelle ces tableaux ne sont pas éclairés.

Les sémaphores sont employés sur le Danube pour émettre les signaux dans les passes difficiles en sens unique, mais l'émission des signaux n'est pas uniforme, ce qui à son tour rend difficile le gouvernement des bâtiments et provoque la confusion.

Les bornes kilométriques établies sur le Danube sont différentes suivant leur forme et leur couleur.

Le balisage des ports, des points de stationnement et des points de formation des caravanes, des points de chargement et de déchargement, des entrées dans le lieu d'hivernage et dans l'anse, est généralement varié et peu suffisant sur le Danube. Dans la plupart des cas ce balisage n'existe pas.

Le balisage est aussi différent et varié dans les passages navigables sous les ponts et dans les endroits où sont immergés des câbles et des tuyaux. Le balisage des passages des bacs manque.

Dans l'avenir, tout cela doit être unifié et prévu dans le système du balisage uniforme.

Service de la voie et du balisage.

Le service de la voie et du balisage est appelé à assurer l'état normal de la voie navigable et du balisage, ainsi qu'à effectuer leur contrôle et les observer journallement dans les secteurs différents du Danube. Ce service est différemment organisé dans les divers secteurs du Danube et a des défauts essentiels. Les travaux pour assurer la voie et le balisage ne sont pas effectués en entier, sont insuffisants et souvent n'ont aucun lien entre eux. Le balisage ne correspond pas toujours aux conditions de la route et au contraire, l'état de la route et de la voie navigable ne correspond pas au balisage. Le dragage des seuils et le sondage des profondeurs pour assurer la navigation normale sont effectués rarement.

Dans la plupart des cas les soi-disant postes de balisage manquent et l'observation du balisage est effectuée par les bâtiments dont le nombre est insuffisant, ce qui cause un grand intervalle de temps entre les observations et le rétablissement du balisage nécessaire.

Le nombre des signes éclairés, qu'on installe sur le Danube, est insuffisant. Les calculs ont montré qu'en moyenne sur le Danube on place un signe éclairé à chaque 5—6 km. et dans certains secteurs à chaque 10—15 km. et même plus. Certainement, un tel balisage de nuit ne peut pas être considéré comme satisfaisant et par conséquent la navigation de nuit dans certains secteurs ne s'effectue pas, ce qui à son tour diminue considérablement les possibilités d'exploitation de la flotte et cause un grand dommage à la navigation.

Donc, les défauts essentiels du balisage, qui existe actuellement sur le Danube, sont:

1. La grande variabilité des formes des signes côtiers et flottants.
2. Le caractère et la couleur différents des feux côtiers.

3. L'absence d'éclairage des signes d'alignement et de passage.
 4. La quantité insuffisante des signes côtiers et flottants éclairés, qui ne répond pas aux exigences de la navigation sûre.
 5. L'absence du balisage nécessaire des endroits de la formation des caravanes, des stationnements, des eaux portuaires des lieux d'hivernage, etc.
- Tout cela montre que le balisage actuel ne marque dûment ni les limites, ni la direction, ni les profondeurs des voies navigables et ne peut pas satisfaire les exigences de la navigation sûre et libre des bâtiments.

Outre ces défauts, le balisage sur le Danube a une série de traits positifs, ce qu'on doit prendre en considération et utiliser lors de l'établissement d'un système uniforme. Premièrement, il est nécessaire d'indiquer la couleur et le caractère uniforme des feux du balisage flottant : pour la rive droite — vert à éclats ; pour la rive gauche — rouge à éclats, ainsi que de bonnes qualités des trois espèces de balises indiquées ci-dessus qui, avec certaines modifications de construction de la deuxième et de la troisième espèce et munies de voyants uniformes, peuvent être utilisées aussi ultérieurement dans le système uniforme du balisage.

III

Voies possibles de l'unification des moyens de balisage appliqués sur le Danube .

Conformément à l'indication de l'art. 8 point „f“ de la Convention, l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur tout le parcours navigable du Danube doit être effectué tenant compte des conditions spécifiques de certains secteurs, ainsi que des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Le Danube, d'après ses propriétés hydrologiques, le caractère de son alimentation et son régime dans tout son parcours, n'est pas uniforme et a une série de particularités. Si dans sa partie supérieure le fleuve a le caractère typique d'une rivière de montagne avec un courant rapide, les secteurs du fleuve de Gönyü à Moldova-Veche et de Turnu-Severin à l'embouchure ont le caractère d'une rivière de plaine. Entre ces secteurs se trouve un petit secteur difficile, le secteur des seuils des Portes--de-Fer et des Cataractes. Il est impossible de ne pas tenir compte de ces particularités du Danube, en établissant ultérieurement le système uniforme du balisage.

Il faut également tenir compte des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube, étant donné qu'elles déterminent à l'art. 9 les principes essentiels du balisage.

Cela serait une faute, si, en établissant un système uniforme, on ne tenait pas compte des intérêts et des possibilités techniques et économiques des Etats danubiens dans les conditions du développement moderne de la navigation sur le Danube.

En prenant en considération ces faits, les principes et les dispositions fondamentaux du système uniforme du balisage, qui sera établi, doivent être, à notre avis, les suivants :

1. Le balisage sur tout le parcours navigable du Danube doit marquer les limites, la direction, ainsi que la profondeur des voies navigables ; il doit de même baliser les obstacles et les constructions se trouvant dans les secteurs des voies navigables ou à proximité immédiate de celles-ci.

2. En principe, le balisage côtier et flottant doit fonctionner sur tout le secteur du Danube continuellement (de jour et de nuit), depuis la fonte des glaces jusqu'au moment où le fleuve est de nouveau pris par les glaces.

3. Le nombre des signes côtiers et flottants et leur installation doivent correspondre aux exigences de la navigation sûre et libre des bâtiments.

4. Le balisage doit être établi tenant compte de la technique moderne du balisage qui doit être économique, commode pour l'utilisation, d'une longue durée et qui doit ressembler le plus possible au balisage qui existe actuellement sur le Danube.

5. Dans le système uniforme du balisage il faut unifier les formes et les couleurs des signes du balisage, ainsi que la couleur et le caractère de leurs feux, essayant de les rendre semblables le plus possible aux signes et aux feux qui existent sur le Danube.

6. Dans le système uniforme du balisage sur le Danube on doit accepter le système bilatéral de l'aménagement du chenal par des jalons, balises et bouées qui existent actuellement sur le Danube.

Avec tout cela il faut envisager sur tout le Danube fluvial : le côté droit du chenal et la rive droite qui correspondent au tribord du bâtiment navigant en aval, le côté gauche du chenal et la rive gauche qui correspondent au bâbord du bâtiment navigant en aval.

Propositions et voies possibles de l'unification des moyens du balisage sur le Danube.

En tenant compte des principes et des dispositions essentiels cités ci-dessus, les Services de la Commission soumettent à la discussion les propositions et les suivantes voies possibles de l'unification des moyens du balisage, existants sur le Danube, ce qui peut servir, selon l'avis des Services, comme base, lors de l'établissement ultérieur d'un système uniforme du balisage :

1. Le balisage doit se composer du balisage côtier et flottant. Le balisage côtier comprend à son tour ce qui suit : feux côtiers (phares), signes d'alignement et de passage éclairés, mâts sémaphoriques et de signalisation, bornes kilométriques et auxiliaires ; le balisage flottant doit se composer des balises éclairées marquant les limites à droite et à gauche du chenal, ainsi que des balises marquant un obstacle temporaire situé dans les limites du chenal, quand le passage est possible de tous les deux côtés.

La destination des signes cités ci-dessus est la suivante :

a) *Les feux côtiers (phares)* sont destinés à indiquer la direction

approximative de la voie navigable et ils doivent avec le balisage flottant marquer la voie navigable dans les endroits où elle s'approche de la rive. Ils peuvent servir également comme repères.

b) *Les signes de passage* sont destinés à indiquer le commencement, la direction et la fin de la voie navigable qui traverse d'une rive à l'autre. Etant donné qu'ils n'indiquent pas exactement la direction de l'axe de la voie navigable et ne montrent point les limites de la voie navigable, ils ne peuvent pas servir comme signes indépendants de ce balisage et sont employés généralement en complexité avec le balisage flottant qui doit justement indiquer les limites de la voie navigable, ainsi que sa direction.

c) *Les signes d'alignement* sont destinés à marquer exactement l'axe de la voie navigable et sont placés dans les chenaux longs et étroits, y compris les passages longs et étroits et les seuils pierreux ayant une voie dégagée. Les signes d'alignement doivent être installés suivant la direction de la voie navigable de manière qu'en les observant d'un bâtiment navigant au milieu du chenal, un signe d'alignement cache le suivant.

La distance entre eux peut être calculée selon les formules théorétiques et expérimentales pour les alignements composés de deux signes, mais dans le balisage fluvial on n'utilise pas habituellement un pareil calcul.

Dans le balisage fluvial, y compris le balisage sur le Danube, l'écran ou le fanal du signe postérieur est habituellement placé à 2 m. au-dessus de l'écran ou du fanal du signe antérieur, mais quand le bâtiment, suivant la ligne d'alignement, s'approche tout près de la rive, l'écran ou le feu du signe antérieur ne doit pas couvrir l'écran ou le feu du signe postérieur.

On varie la distance entre les signes d'alignement de manière à ce qu'elle assure la proportion nécessaire de la ligne d'alignement et pratiquement pour chaque kilomètre de la voie d'alignement on donne 40 m. de distance.

d) *Les mâts de signalisation et sémaphoriques* ont comme but : les mâts de signalisation — à indiquer la profondeur et la largeur de la voie navigable des seuils ; les mâts sémaphoriques — à régler la circulation des bâtiments par les écluses et par les secteurs du fleuve en sens unique .

e) *Les signes auxiliaires* sont destinés à indiquer (marquer) : les endroits d'immersion des câbles et des tuyaux, les lieux de passage des bacs, les entrées dans les bassins et les lieux d'hivernage, les points probables du mouillage près des rives, les points d'attente et de formation des caravanes, etc.

f) *Le balisage flottant (bouées, balises)* est destiné à marquer en détail les limites de la voie navigable, ainsi qu'à indiquer la direction.

Les signes du balisage côtier, ainsi que du balisage flottant, marquant les limites de la voie navigable, sont installés suivant le sondage du lit qu'on effectue chaque jour, en tenant compte de la variabilité de la direction du courant. Par exemple dans les secteurs du fleuve ayant des rives élevées et le lit le plus sinueux, dans les seuils desquels la voie navigable est non seulement constante d'après sa situation, mais elle est liée harmonieusement avec les secteurs situés en amont et en aval, on peut employer un plus grand nombre de signes côtiers dont l'entretien est plus simple et à meilleur marché.

Dans les secteurs du fleuve ayant des seuils instables, des changements brusques et fréquents des voies navigables, il faut employer plus fréquemment les signes flottants qui marquent d'une manière détaillée les limites de la voie navigable et peuvent être plus facilement transportés d'un endroit à un autre que les signes côtiers.

Dans le schéma il faut prévoir de la manière la plus réfléchie le balisage des seuils.

Le balisage des seuils par les signes flottants doit donner à la navigation exactement la profondeur, la largeur et la situation de la voie navigable dans le plan, qui garantissent le passage sans avarie par le seuil.

Pendant l'installation des signes flottants dans les seuils ou dans le passage, le chemin navigable doit être parfaitement nettoyé et n'avoir aucun banc, ni aucune langue de terre, etc. non balisés ; une attention particulière doit être portée à l'installation des balises d'entrée en amont et en aval, particulièrement à celles en amont qui jouent le rôle principal dans le balisage flottant.

Les balises d'entrée doivent être installées de manière à garantir à la caravane l'entrée et la sortie sans avarie du seuil.

2. Etant donné que le système uniforme du balisage doit assurer la navigation sans interruption de jour et de nuit des bâtiments, les principaux moyens du balisage doivent être éclairés.

3. Pour améliorer la visibilité des signes flottants et leur meilleure perception par le navigateur pendant le jour, il faut prévoir sur les flotteurs ou sur les petits radeaux d'une balise l'installation des voyants d'une construction ajourée ou compacte et d'une couleur correspondante, à savoir :

— pour les balises marquant la limite droite — une figure sphérique de couleur noire (Annexe II/1) ;

— pour les balises marquant la limite gauche du chenal — un cône rouge (II/2) ;

— pour les balises marquant un obstacle temporaire comme : bâtiments coulés, etc. situés dans les limites du chenal navigable, quand le passage est possible de tous les deux côtés — un voyant ayant la forme du sablier avec les couleurs noire et blanche combinées suivant les secteurs (2 sections noires, 2 sections blanches) — (II/3).

Toutes les balises doivent être également peintes dans les mêmes couleurs que les voyants et suivant la couleur donner un ensemble avec les voyants.

Tous les obstacles situés hors des limites du chenal navigable, mais à proximité d'elles, doivent être marqués par les balises prévues pour les côtés gauche et droit du chenal.

Dans les endroits où il y a une bifurcation de la voie navigable, causée par des îles ou des bancs de sable, on marque seulement le chenal reconnu le plus propre pour la navigation.

Dans ces cas, si on ne peut pas marquer la bifurcation par un signe côtier dont on parlera plus loin, la bifurcation est marquée par les balises correspondantes au côté gauche ou droit du chenal, suivant la direction du chenal et, si les conditions de la navigation l'exigent, on installe des balises par paire qui montrent que la voie navigable se trouve en leur milieu.

4. Pour obtenir l'uniformité de la couleur des feux du balisage flottant, il faut prévoir :

— pour les balises du côté droit du chenal — un feu vert à éclats. (II/1) ;

— pour les balises du côté gauche du chenal — un feu rouge à éclats (II/2) ;

— pour les balises marquant un obstacle temporaire situé dans les limites de la voie navigable, quand le passage est possible de tous les deux côtés — un feu vert-rouge à éclats disposé verticalement avec un fanal à deux filtres (il faut préalablement expérimenter ce fanal) — (II/3).

La visibilité de tous les feux du balisage flottant doit dépasser pour les balises à courte distance 1,5 — 2 km. ; pour les balises à longue distance 3,5 — 4 km.

Pour les balises principales établies, marquant les côtés gauche et droit du chenal, il est nécessaire de prévoir la numération d'ordre des balises de bas en haut du No. 1 jusqu'au No. 99. Les balises, qui se suivent, sont numérotées en fraction : le numérateur montre le numéro d'ordre de la centaine, le dénominateur montre le numéro d'ordre de la balise dans cette centaine. Par exemple la balise 99 est marquée 0/99 ; la balise 100 — 1/00 ; la balise 125 — 1/25 ; la balise 1005 — 10/5.

En outre, quand il est nécessaire d'installer une balise supplémentaire, pour ne pas changer les numéros d'ordre des balises du balisage principal établi, la balise supplémentaire est marquée par les lettres de l'alphabet latin A, B, C, D, etc. Par exemple entre les balises 88 et 89 on a installé deux balises supplémentaires, alors elles sont marquées 88A et 88B.

S'il est nécessaire d'enlever certaines balises, leurs numéros s'annulent, ce qui est avisé par le service correspondant.

Les balises indiquant les obstacles temporaires ne sont pas marquées par les numéros d'ordre.

La numération d'ordre des balises est réglée, avant le commencement de la navigation, entre les services respectifs des Etats danubiens.

5. Pour obtenir l'uniformité du balisage côtier, il faut prévoir :

a) *pour les feux côtiers (phares)* — des poteaux métalliques en béton ou en bois ayant une hauteur de 4—4,5 m. et une section de base de 35—40 cm., d'une construction compacte ou ajourée, au sommet desquels doit être installé un fanal à rayonnement circulaire. Il faut prévoir pour les phares côtiers un feu blanc, pour la rive gauche — à éclats, pour la rive droite également à éclats, mais d'une autre caractéristique. La visibilité au minimum 6—7 km. ; la couleur des poteaux est blanche (II/4).

Pour la meilleure perception du phare par le navigateur, pendant le jour, il faut prévoir l'installation des voyants (écrans) dans la partie supérieure du phare sous la plateforme du fanal :

— pour la rive droite — un disque noir ;

— pour la rive gauche — un triangle rouge.

Dimensions : diamètre du disque, hauteur et base du triangle sont de 80 cm.

Dans les cas où le feu côtier (phare) est installé sur une des îles, pour marquer et déterminer le meilleur chenal navigable à la bifurcation de la voie navigable, il doit avoir également dans sa partie supérieure sous la

plateforme, sur laquelle est installé un fanal, un disque noir (écran rond), quand le chenal passe entre le signe et la rive gauche ; un triangle rouge (écran), quand le chenal passe entre le signe et la rive droite (II/5).

Ces figures doivent être installées de manière à être visibles du côté de la voie navigable des bâtiments qui s'approchent. La couleur des feux de ces phares côtiers doit correspondre à la couleur et au caractère des feux du balisage flottant, c'est-à-dire vert à éclats, quand le chenal passe entre le signe et la rive gauche, rouge à éclats, quand le chenal passe entre le signe et la rive droite.

La caractéristique des feux de ces phares doit être différente par rapport aux feux du balisage flottant (voir Annexe II/5).

b) *pour les signes d'alignement* — poteaux métalliques en béton ou en bois ayant la même construction que ceux des phares côtiers, au sommet desquels sont accrochés des écrans métalliques ou en bois : sur le poteau avancé vers le fleuve — un écran triangulaire ayant une hauteur de 120 cm. et une base de 1 m. ; sur le poteau postérieur — un écran rectangulaire ayant les mêmes dimensions. La couleur des écrans : pour la rive gauche — rouge avec une bande blanche médiane ; pour la rive droite — blanche avec une bande noire médiane. Au sommet des poteaux on établit des fanaux à action déterminée. La couleur des feux pour tous les deux rives est orange avec la caractéristique suivante : l'anérieur à éclats, le postérieur — permanent, le signe antérieur de la rive gauche et le signe antérieur de la rive droite étant distincts. La couleur des poteaux d'alignement est blanche (II/6).

c) *pour les signes de passage* — poteaux métalliques en béton ou en bois ayant la même construction et les mêmes dimensions que ceux des phares côtiers, sur la partie supérieure desquels on accroche un écran — indicateur de passage — avec les dimensions 120 × 40 cm. La couleur des écrans est blanche. Si le signe de passage indique deux directions, les écrans-indicateurs sont accrochés sur les deux côtés du poteau dans la direction du passage. Au sommet du poteau on installe un fanal à action déterminée. La couleur et le caractère du feu pour la rive gauche — orange à éclats ; pour la rive droite — orange à éclats, mais ayant une autre caractéristique. La couleur des poteaux de passage est blanche.

En outre, au milieu du poteau du signe de passage il faut prévoir des écrans rectangulaires (1 × 1 m.) qui sont accrochés perpendiculairement à l'axe de la voie navigable : pour la rive droite — blanc avec une bande noire médiane ; pour la rive gauche — rouge avec une bande blanche médiane (II/7).

6. Pour obtenir l'uniformité des signaux indiquant les profondeurs et des signaux réglant le passage des bâtiments par les secteurs réglementés au moyen des sémaphores, il faut prévoir des mâts sémaphoriques et de signalisation.

Les mâts de signalisation doivent avoir la forme de poteaux de n'importe quelle construction ayant au minimum la hauteur de 7—8 m. avec une vergue affirmée dans la partie supérieure. Pour indiquer les profondeurs on peut proposer les figures suivantes : une planche rectangulaire indiquant les profondeurs en mètres ; une sphère indiquant la profondeur de 20

cm.; un cône indiquant la profondeur de 5 cm. La couleur des figures est noire, les mâts sont blancs (II/8).

Donc, si la profondeur des seuils est par exemple de 245 cm., on montera deux planches rectangulaires jusqu'à la flèche du mât de signalisation et au-dessous d'elles — 2 sphères et 1 cône.

Pendant la nuit, l'ensemble des figures peut être éclairé par un feu blanc brillant.

Un tel système peut être principalement employé comme auxiliaire dans les seuils particulièrement difficiles qui limitent la circulation.

Le système essentiel de signalisation des indications des profondeurs dans les seuils doit prévoir l'introduction des soi-disant „écrans de secteurs — indicateurs des profondeurs dans les seuils“ qui sont installés dans une des localités ou dans un des ports sur chaque 100 kilomètres, si cela est nécessaire.

„L'écran de secteur — indicateur des profondeurs dans les seuils“ est peint en blanc et sur lui on accroche des inscriptions ou chiffres stéréotypes peints en noir, indiquant les données suivants : la date et le mois, le nom et le kilomètre du seuil, ainsi que la profondeur et la largeur de la voie navigable dans les seuils. Pendant la nuit, l'écran est éclairé par un feu blanc brillant. L'écran — indicateur doit être installé de manière à ce qu'il soit bien visible du côté de la voie navigable par une atmosphère pure (II/8/1).

Les dimensions de l'écran et la hauteur de son installation doivent assurer une bonne visibilité.

Les mâts sémaphoriques peuvent être du même type que les mâts de signalisation

Quant aux propositions concernant les signaux qui permettent ou défendent le passage, les Services continuent actuellement leur travail dans ce domaine et on peut espérer qu'avec l'aide des spécialistes des pays danubiens ils pourront, dans le plus proche avenir, élaborer un système de ces signaux qui sera conforme aux besoins de la navigation sur le Danube.

7. Il faut également unifier la forme des bornes kilométriques, car sur le Danube on peut voir de différentes formes. Actuellement, les Services continuent leur travail aussi dans ce domaine.

8. En ce qui concerne les signes auxiliaires du balisage flottant et côtier, on propose de discuter les moyens suivants de balisage :

a) *Le jalon de contrôle* — présente un rondin ayant une longueur de 4—5 m. et un diamètre de 15—18 cm. qui, à l'aide d'un cordage en fil d'acier ayant un diamètre de 12—15 mm., est attaché directement à l'ancre et on le pose près de la balise. La couleur et le voyant du jalon de contrôle sont correspondants à ceux des balises — (II/1, II/2, II/3).

La destination du jalon de contrôle — dans le cas où la balise est emportée, le jalon reste sur place et cela donne la possibilité d'installer vite une nouvelle balise sans mesurer les profondeurs. En même temps, le jalon de contrôle servira comme repère temporaire pour les navigateurs, en l'absence de la balise.

Pendant la débâcle, quand la navigation des bâtiments continue encore,

le jalon de contrôle, en balisant la voie navigable, donnera la possibilité, pendant cette période, d'enlever la balise afin d'empêcher sa détérioration par les glaces.

b) *Les espars indiquant la direction du courant dans les seuils et près des ponts* sont installés dans les endroits où il y a un courant latéral et sont destinés à indiquer la direction du courant, ce qui facilitera au navigateur de choisir une direction juste pour son bâtiment conformément à la direction du courant et de diriger la caravane dans le passage sous le pont ou dans le seuil.

Les espars indiqués doivent être installés hors de la ligne du balisage en vigueur, du côté du chenal, vers lequel se dirige le courant latéral.

La forme et la couleur des voyants d'espars correspondent à ceux des balises. Il ne faut pas tenir compte de l'absence d'éclairage de ces signes, parce qu'ils sont seulement auxiliaires et généralement le navigateur passe par les secteurs difficiles pendant le jour.

c) *Le balisage des entrées dans les bassins et dans les lieux d'hivernage.* On propose de discuter le système suivant :

Sur la partie frontale du môle (par rapport au courant) du bassin ou bien du lieu d'hivernage on prévoit l'installation d'un phare côtier ayant la même construction que le signe côtier, avec la seule différence qu'il est installé sur un socle large en béton ou en pierre haut de 1,5 m. Les faces du socle orientées vers la voie navigable sont peintes en blanc et on y inscrit avec des lettres noires la dénomination de l'anse ou du lieu d'hivernage. Le phare est peint en blanc (II/10).

Quant à la couleur et au caractère des feux pour ces phares d'entrée, on peut garder la même couleur et le même caractère que ceux des principaux phares côtiers, c'est-à-dire blanc à éclats. Mais pour l'éclairage de l'inscription, qui se trouve sur le socle, il faut prévoir un feu permanent blanc brillant à action déterminée.

d) *Le balisage des endroits les plus fréquentés de mouillage près d'une rive, des points d'attente et de la formation des caravanes.*

On propose de discuter l'installation dans les limites du secteur des écrans ronds de couleur blanche, sur lesquels sont dessinées des ancrés d'amirauté, la tige en haut, de couleur noire (II/11).

De nuit, l'écran est éclairé par un feu blanc brillant permanent à action déterminée.

L'écran doit être placé sur la rive à une hauteur de 4 m. au minimum au-dessus du plus haut niveau d'eau et doit avoir un diamètre de 1—1,50 m.

e) *Le balisage des passages navigables des ponts flottants.*

Vu que les Services trouvent nécessaire de réglementer la navigation des bâtiments dans les passages navigables sous les ponts flottants par les mêmes signaux que dans les secteurs réglementés par les sémaphores et étant donné que dans ces passages on peut réaliser généralement une circulation seulement en sens unique, les Services, comme il a été dit auparavant, continuent à travailler dans ce domaine.

En ce qui concerne l'établissement des balises côtières marquant les passages sous les ponts, les lieux de passage des bacs, les lieux d'immer-

sion des câbles, des tuyaux, ainsi que l'installation des signaux qui règlent la sortie des bâtiments des affluents et des canaux d'accès dans le lit principal, elles ne sont pas prévues dans le présent rapport, étant donné qu'elles sont déjà déterminées dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission du Danube, le 2 juin 1951.

Constructions et moyens de balisage proposés.

De leur côté les Services proposent de discuter les constructions et les types suivants des principaux moyens de balisage, tenant compte des principes et des dispositions cités ci-dessus :

1. *Le signe de balisage côtier* — dont la construction est décrite dans l'Annexe No. II/12. Le signe côtier de cette construction pèse environ 100 kg. et ses pièces démontables de 15 à 20 kg. ; il peut être facilement transporté et installé par 2—3 hommes. Un fanal à rayonnement circulaire est installé au sommet du poteau. Près de la base du poteau on prévoit une petite ouverture pour installer la source d'alimentation à l'intérieur de la construction.

2. *Le signe de passage* ayant la même construction que le signe de balisage côtier, mais on prévoit en plus la possibilité d'installer en haut du poteau, dans la direction du passage, sur un support spécial, des indicateurs de route détachables et au milieu du poteau d'installer des écrans-indicateurs supplémentaires, fixés perpendiculairement à l'axe de la voie navigable (II/13).

3. *Le signe d'alignement* ayant la même construction que le signe de balisage côtier, avec deux écrans détachables (II/14).

4. *Les mâts de signalisation* sous forme de poteaux métalliques ou en bois de n'importe quelle construction ayant une hauteur de 7—8 m. Pour donner les signaux on attache une vergue au sommet du poteau. Le mât peut être affermi par trois jambes. Pour indiquer les profondeurs on prévoit les signes ayant les constructions suivantes :

a) figure rectangulaire composée de deux écrans en planches ayant les dimensions de 70 × 35 cm. unis l'un avec l'autre en angle droit ;

b) ballon de signalisation composé de deux disques en planches ayant un diamètre de 35 cm. et unis l'un avec l'autre en angle droit ;

c) cône de signalisation composé de deux écrans qui ont la forme des triangles isocèles ayant une hauteur de 20 cm. et une base de 15 cm. unis l'un avec l'autre en angle droit.

5. *La balise* employée principalement dans le secteur du Danube entre Turnu-Severin et Braïla. Cette balise a la forme d'un flotteur métallique ayant un diamètre de 2 m. et une hauteur de 1 m., au milieu avec un voyant détachable de construction métallique ajourée haut de 1,1 m. (II/15).

6. *La balise* employée dans le secteur du Danube Moldova-Veche — Bezdan. Cette balise a la forme d'un flotteur métallique ayant un diamètre de 1,80 m, avec un voyant fixe de forme conique ayant une hauteur de 80—100 cm. pour toutes les deux rives. Pour établir un système uniforme, cette balise doit être un peu modifiée, à savoir, il faut prévoir la possibilité

d'installer au milieu du flotteur existant des voyants détachables, comme cela est indiqué ci-dessus (II/16).

7. *La balise* employée principalement dans le secteur du Danube de Bezdán à Gönyü. Cette balise a la forme d'un flotteur rectangulaire, métallique de type de ponton avec les dimensions $2 \times 1,90$ m. ayant au milieu une borne, sur laquelle est installé un fanal. A la base du flotteur de type de ponton il faut prévoir dans tous les deux cas la possibilité d'installer des voyants détachables ayant une hauteur environ de 80—100 cm. (II/17).

En choisissant ces constructions du balisage flottant et du balisage côtier, les Services ont tenu compte de la possibilité de leur utilisation avec n'importe quelle source d'alimentation et d'établir ultérieurement les feux électriques de navigation.

Les signes côtiers des constructions démontables proposées ne sont pas chers, ils sont d'une longue durée, facilement utilisables et transportables et ils assurent une visibilité suffisante. La source d'alimentation est à l'intérieur de la construction et ne change pas l'aspect du signe.

A la base de la construction démontable du poteau on peut monter sans difficulté n'importe quels signes côtiers — signes de passage, signes d'alignements ou phares.

Quant au balisage flottant, les modèles choisis des balises, qu'on applique actuellement sur le Danube, ont donné de bons résultats et sur ces balises on peut monter sans une grande difficulté n'importe quel voyant mentionné ci-dessus.

A la base de ces balises et des poteaux côtiers de la construction proposée on peut ultérieurement appliquer les feux électriques de navigation.

Outre cela, l'introduction des moyens de balisage proposés assurera l'unification des formes, ce qui à son tour assurera une meilleure perception de ces moyens par les navigateurs et l'installation d'un système uniforme du balisage.

L'introduction des moyens de balisage proposés permettra de commencer leur production en série, ce qui diminuera sensiblement leur prix.

Quant à l'établissement d'un système uniforme du balisage dans les secteurs des Administrations fluviales spéciales, les principes et les dispositions fondamentales concernant l'unification du balisage, que les Services proposent, sont à notre avis parfaitement acceptables aussi pour ces secteurs, mais en tenant compte des particularités et des conditions de la navigation. En particulier on a en vue que dans la pratique la navigation de nuit dans le secteur des Portes-de-Fer et des Cataractes ne peut pas encore être réalisée.

Par exemple dans le secteur des seuils hongro-tchécoslovaque du Danube il faut prendre en considération les passes étroites, la variabilité du chenal et le sens unique de la circulation. Ceci se réfère aussi au secteur Regensburg—Passau où le chenal est plus étroit et le courant plus rapide. Il est bien naturel que les types choisis des balises flottantes ne peuvent pas être acceptables dans ces conditions. Mais la couleur du balisage côtier et flottant, la couleur et le caractère des feux, les formes des voyants, les formes des signes côtiers — tout cela, à notre avis, peut être appliqué.

La question du balisage du soi-disant Danube maritime de Soulina à Braïla est plus compliquée et demande une étude plus approfondie. Ici il faut prendre en considération la circonstance que ce secteur est utilisé par les bâtiments de mer. Les Services continuent l'étude de ce problème.

Certaines observations sur le problème de la couleur et des formes du balisage flottant et côtier.

En choisissant les formes et la couleur du balisage côtier et flottant, les Services se basaient avant tout sur la pratique existante sur le Danube, ainsi que sur les matériaux des observations et des recherches de l'Institut des recherches scientifiques du transport par eau de l'U.R.S.S.

On sait que toute une série de facteurs météorologiques, topographiques, d'exploitation, ainsi que la lumière, exercent une influence sur la visibilité du balisage.

Parmi ces facteurs exerçant une influence sur la visibilité du balisage pendant le jour sont : la couleur et la forme des signes, ainsi que le fond sur lequel elles sont projetées.

Quant au fond et à la couleur, il faut tout d'abord marquer que sur la verdure la couleur blanche est plus visible que les autres, puis la couleur noire ; les couleurs rouge et jaune sont peu visibles.

C'est pourquoi prenant en considération le fond principal des rives du Danube, on a choisi pour les signes côtiers la couleur blanche, ce qui correspond également à la couleur employée sur le Danube. Sur le fond du ciel la différence dans la visibilité des couleurs est insignifiante.

Il faut marquer que les observations ont également montré l'inopportunité de l'emploi des couleurs en bandes alternatives, parce qu'à une grande distance on aperçoit la limite du passage des couleurs alternatives, pendant la projection des signaux sur le fond du mât, sous la forme d'un triangle, ce qui défigure la forme et provoque une confusion.

Quant aux formes des signes, les observations montrent que les objets qui ont une longueur considérable, comme par exemple les mâts et les poteaux de signalisation et d'alignement ayant le fond et le contraste de la même visibilité, se distinguent beaucoup plus facilement que les objets qui ont presque les mêmes dimensions pour la largeur et la hauteur, comme par exemple les différentes formes des écrans, les bornes basses, les tours, etc. C'est pourquoi on a choisi, comme une des variantes, un long poteau étroit de construction compacte haut de 4—4.5 m., en tenant compte de la largeur du Danube et des courts passages d'une rive à l'autre.

Etant donné cela, les Services dans leurs recommandations ont renoncé à employer les tours basses et les figures de toute sorte dont la longueur et la largeur sont presque les mêmes et dont la visibilité par rapport aux figures présentées n'est pas grande. Les Services ont également renoncé à peindre les signes en couleurs par bandes alternatives.

Quant à la couleur des feux, les observations ont montré que les feux de couleur blanche ou lumière de lune sont les plus indiqués pour les feux côtiers. Le feu de couleur orange est le plus indiqué pour les signes de pas-

sage et d'alignement. Pour le balisage flottant on peut accepter sans accrocs les feux verts et rouges qui sont employés actuellement sur le Danube et qui assurent la visibilité parfaite indispensable pour la navigation.

Justement par cela s'explique le choix de la couleur des feux des moyens de balisage proposés.

Outre cela, pour les navigateurs il est très important de distinguer les feux côtiers (phares) des feux du balisage flottant. Dans les circonstances compliquées, où le bâtiment peut se trouver pendant la navigation, le navigateur verra nettement que le feu côtier blanc à éclats signifie la ligne côtière.

Problèmes d'éclairage.

La question la plus importante de n'importe quel système du balisage éclairé est celle des systèmes d'éclairage les plus perfectionnés et les plus économiques.

C'est que la préoccupation des ingénieurs et des inventeurs se dirige déjà depuis longtemps vers un choix des systèmes d'éclairage les plus modernes et les plus économiques pour le balisage des fleuves et des lacs ; en même temps, à la suite de la pénétration de l'électricité dans tous les domaines de l'économie nationale, il surgit naturellement la pensée et le désir d'électrifier l'éclairage du balisage fluvial. En élaborant les constructions des feux électriques pour le balisage fluvial, il faut tout d'abord décider la principale question qui est le choix des sources d'alimentation, puis les questions de choix des sources de lumière (ampoules), appareils qui produisent des éclats et automates pour allumer les feux la nuit et les éteindre le jour.

Dans ce domaine on a déjà beaucoup fait sur certains canaux et fleuves navigables. Par exemple il existe en U.R.S.S. des feux électriques de signalisation pour la navigation fluviale avec des photoautomates pour les éteindre le jour et les allumer la nuit. Ces feux travaillent selon un schéma électrique composé de deux circuits. Le schéma électrique de ces feux permet d'obtenir des éclats simultanés de deux feux d'un signe de balisage, par exemple du signe d'alignement.

Pour simplifier les constructions et pour réduire le prix de certains signes, par exemple des balises électriques à courte portée, on renonce à l'interruption automatique de l'éclairage du feu ; dans le schéma électrique le circuit auxiliaire avec le relais sensible manque. L'interruption d'un pareil feu se fait à l'aide d'un interrupteur. Les éléments galvaniques sont suffisants pour toute la période de la navigation. Pour intensifier la lumière des lampes dans les feux électriques à rayonnement circulaire, on utilise des lentilles optiques, pressées, polies ou dioptriques et dans les feux à action déterminée — des lentilles en disque de type phare.

Dans certains secteurs du Danube, par exemple dans le secteur hongrois, on a commencé à utiliser actuellement les feux électriques de navigation.

L'établissement des feux électriques de navigation et surtout des feux

avec les photoautomates est étroitement lié à la question de la préparation d'un personnel de service qualifié, ce qui demande à son tour du temps.

Pendant l'élaboration des moyens de balisage, proposés par les Services pour être discutés, on a tenu compte de ce qu'après l'établissement d'un système uniforme on pourra appliquer largement sur la base existante, sans difficulté, les sources les plus perfectionnées et les plus économiques d'alimentation et de lumière, car les constructions, les gabarits et les formes des modèles choisis permettront de les transformer sans dépenses supplémentaires pour leur rééquipement.

En tenant compte de tout ce qui précède, les Services proposent de discuter la question de l'application dans l'avenir d'un système uniforme des feux électriques de navigation ayant une source d'alimentation correspondante, ainsi que de discuter la question de l'introduction des photoautomates dans les feux électriques de navigation.

Le choix des sources d'alimentation et de lumière dans la situation actuelle sur le Danube ne peut pas entraver la décision de la question concernant le choix des formes, de la couleur des signes, de la couleur et du caractère de leurs feux, qui peuvent être résolus séparément, en prenant en considération que sur cette base on pourra appliquer dans l'avenir les feux électriques de navigation.

Entretien du système uniforme du balisage sur le Danube.

Pour que le système uniforme du balisage sur le Danube fonctionne sans à-coups et les signes de balisage correspondent aux endroits indiqués, ce qui est exigé pour n'importe quel balisage, il faut avoir un service correspondant sous la direction des ingénieurs et des techniciens.

Outre cela, le balisage le plus moderne ne peut être utilisé au maximum que dans le cas où il est exécuté sur la base des travaux de recherches pour déterminer le chenal navigable le plus convenable, selon le sondage de la profondeur, ainsi que sur la base des travaux de dragage et de nettoyage du lit.

Actuellement, tout ce complexe des travaux pour l'entretien de la voie et du balisage sur le Danube est exécuté d'une manière insuffisante.

Par conséquent, les Services proposent certaines questions pour être discutées par rapport à l'entretien et à la direction technique qualifiée du balisage. On propose à titre de discussion d'organiser un service de voie et de balisage selon le schéma suivant : le Danube se divise en plusieurs secteurs ayant chacun 50—60 km., suivant le régime et les particularités hydrologiques du lit. Dans ces secteurs fonctionnent des postes s'occupant des balisages dans les limites du secteur donné.

Au cours de la navigation, le personnel du poste exécute approximativement les travaux suivants : il observe chaque jour le changement du niveau d'eau et fait le sondage des profondeurs du seuil ; en conformité avec ces sondages il déplace les signes de balisage, y ajoute des nouveaux au moyen des bâtiments de balisage ; il drague le seuil dans un intervalle déterminé ; il allume et éteint à temps les feux des signaux éclairés et, s'il

est nécessaire, il reçoit les travaux de dragage et de nettoyage du seuil ; sur la demande du bâtiment, qui passe, il va à sa rencontre et communiqué les particularités du passage des bâtiments par le seuil et, dans certains cas, il accompagne les bâtiments pendant leur passage par le seuil ; si un échouage des bâtiments a lieu il prend part à la rédaction de l'acte de l'avarie, ainsi qu'à l'enquête des causes et, enfin, pendant la débâcle, il enlève à temps le balisage flottant au moyen des bâtiments de balisage.

Chaque poste de balisage doit avoir un canot à moteur ou une vedette. On propose d'établir un signe distinctif sur les constructions de service et sur les vedettes du service de balisage, à savoir : sur une flamme blanche un cercle noir avec un cône rouge inséré, ce qui correspond aux deux principaux voyants appliqués dans le balisage flottant.

Plusieurs secteurs constituent une région du service de balisage dont les limites sont déterminés en tenant compte des particularités de chaque secteur séparément. La région comprenant quelques secteurs effectue la direction technique qualifiée du balisage et, par conséquent, aussi la direction du service de voie. La région doit avoir un bâtiment spécialement aménagé. A son tour la région est subordonnée aux organisations compétentes qui seront désignées par chaque Etat danubien.

On a en vue que les postes de balisage travailleront en liaison étroite avec les bâtiments de balisage servant cette région.

Dans les secteurs où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, le service de voie et de balisage fonctionne sur la base d'une convention entre ces Etats, comme par exemple dans le secteur hongro-tchécoslovaque où il existe une Commission technique mixte pour les problèmes du Danube, et il serait très utile d'employer son expérience de travail dans les autres secteurs du Danube.

Une telle structure exemplaire d'organisation du service de voie et de balisage peut, selon nous, satisfaire complètement toutes les exigences qu'on demande à un système uniforme du balisage.

* * *

L'établissement d'un système uniforme du balisage sur le Danube, tenant compte de la technique moderne du balisage, ouvrira de nouvelles voies dans le développement de la navigation sur le Danube, augmentera considérablement les possibilités d'exploitation de la flotte et représentera un pas ultérieur dans la voie de l'accomplissement des dispositions de la Convention du Danube.

Le signe côtier du balisage présente un tuyau métallique à deux sections, une plaque fondamentale, 3 haubans et une échelle métallique détachable. Les positions et le poids du signe sont indiqués par le schéma.

La base du signe est affermie à la plaque fondamentale par des bouillons et haubans. A la partie supérieure du signe on établit un fanal à rayonnement circulaire.

La plaque métallique, sur laquelle on monte le signe sans une base bétonnée, peut avoir aussi de plus grandes proportions, suivant la nature du terrain.

Dans la partie inférieure du signe il y a une petite ouverture, par laquelle on établit la source d'alimentation.

Le signe, étant démontable, peut être facilement transporté d'un endroit à un autre, suivant le changement de la voie navigable.

On peut utiliser le signe côtier du balisage pour monter sur lui n'importe quels signes côtiers, comme : phares, poteaux de passage, signes d'alignement. Pour cela dans la partie supérieure de la construction on prévoit les supports correspondants, sur lesquels on affermit les écrans, suivant la destination du signe.

La couleur du signe est blanche, la couleur des écrans dépend de la destination et de la situation du signe sur la rive.

Le signe proposé peut être installé également sur une base bétonnée de différents forme et poids, suivant les conditions du terrain. Dans les endroits où, suivant le changement fréquent de la voie navigable, il faut déplacer les signes côtiers, il peut être installé sur une plaque fondamentale dont les dimensions dépendront de la nature du terrain et de la durée du stationnement.

Pour observer le fanal sur le signe on monte une échelle métallique détachable qu'on amarre par sa partie supérieure à une hauteur de 2,5—2,75 m. et par sa partie inférieure près de la base.

Pour un terrain mou il faut prévoir en plus l'installation des 4 clous à crochet supplémentaires sur les coins de la plaque, et pour l'équerre des haubans on pose des pieux en bois supplémentaires. On n'installe pas les clous à crochet et les pieux sur une base bétonnée.

Le choix de cette construction du signe est conditionné par la possibilité de son transport, du montage de n'importe quels signes de balisage côtiers et ce qui est le plus important c'est que son introduction, qui est assez solide et relativement bon marché, donnera une forme standardisée et unique du balisage côtier.

Le signe côtier de la construction proposée peut être monté aussi sans haubans, mais dans ce cas son fixement doit être affermi.

R A P P O R T

sur la surveillance douanière sur le Danube

La Convention du Danube de 1948, en garantissant la navigation libre sur le Danube conformément aux intérêts et aux droits souverains des Etats danubiens, contribue à la consolidation future des liens économiques et culturels de ces Etats entre eux, ainsi qu'avec les autres pays.

En déclarant la navigation sur le Danube libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et de navigation, ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale sur tout le parcours navigable du Danube d'Ulm à la Mer Noire, la Convention accorde la liberté de navigation aux bâtiments en transit sur le Danube et n'établit aucune taxe pour le transit, comme tel, des bâtiments, des radeaux, des passagers et des marchandises.

Ceci prouve encore une fois les possibilités sans bornes de faire un ample et libre usage du Danube pour les liens commerciaux des peuples des Etats danubiens.

Dans les secteurs où le Danube forme la frontière entre deux Etats, les bâtiments, les radeaux, les passagers et les marchandises en transit sont exemptés de toutes formalités douanières.

Mais même ici la Convention de 1948, contrastant avec les „régimes internationaux“ du passé, défend strictement les intérêts des Etats danubiens et l'inviolabilité de leurs droits souverains comme maîtres du territoire traversé par le Danube.

La Convention prévoit le droit absolu des Etats riverains d'exiger du capitaine ou du patron une déclaration écrite sur la cargaison dont l'importation est prohibée dans l'Etat donné. Certainement, cela ne signifie pas que l'Etat riverain peut interdire le transit de ces marchandises. Cela signifie seulement que l'Etat donné, afin de prévenir les abus possibles, a le droit de mettre ces marchandises sous scellés ou sous la garde des agents douaniers, lors de leur passage sur le Danube par ses eaux nationales.

Cependant, ces formalités ne peuvent impliquer ou occasionner ni le contrôle de la marchandise, ni le retard du transit. Le capitaine ou le patron, qui a fait une fausse déclaration, en est responsable, conformément aux lois de l'Etat, auquel la déclaration avait été faite.

L'art. 26 de la Convention établit que les fonctions de la surveillance douanière sur le Danube sont remplies par chacun des Etats danubiens, entre ses frontières et dans ses eaux nationales. Ceci est leur droit souverain que rien et personne ne peut limiter. La Convention prévoit seulement dans les intérêts généraux des Etats danubiens que les règles douanières,

sanitaires et de police soient de nature à ne pas entraver la navigation.

Dans ces buts on prévoit l'obligation des Etats danubiens de communiquer à la Commission les règles douanières établies par eux, afin que la Commission puisse contribuer à leur unification. Ceci est d'autant plus nécessaire que jusqu'à présent il n'y a pas une action coordonnée dans les Etats danubiens dans ce domaine, mais la vie et les conditions de la navigation exigent l'uniformité des formalités douanières, lors du passage des bâtiments sur le Danube, traversant plusieurs fois les frontières des Etats riverains.

L'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube facilitera le travail des capitaines des bâtiments, ainsi que des organes douaniers, augmentera les indices d'exploitation de la flotte et améliorera la qualité du contrôle.

L'actualité de l'unification des règles douanières, appliquées sur le Danube, est prouvé encore par le fait qu'elles ne sont pas appliquées par tous les Etats danubiens conformément aux stipulations des articles 26 et 27 de la Convention.

Pour plus de clarté il faut confronter quelques exemples de la pratique de la navigation et montrer les difficultés que les capitaines des bâtiments rencontrent lors de la navigation sur le Danube.

Par exemple, lors de l'arrivée du bâtiment de l'étranger au port, le capitaine doit présenter à la douane les documents suivants : en Bulgarie, Roumanie et Yougoslavie — les déclarations du capitaine ; en Hongrie — la déclaration de bord de la cargaison ; en U.R.S.S. — les indications écrites du capitaine ; en Tchécoslovaquie — l'index de la cargaison.

Lors du départ du bâtiment pour l'étranger, dans la plupart des Etats danubiens la douane exige les mêmes documents qu'à son arrivée.

Lors du passage des frontières par des bâtiments en transit, on exige du capitaine les documents suivants : en Hongrie et Roumanie — des déclarations écrites dont il ressort, si la cargaison comporte des marchandises dont le transport est restreint et dont l'importation dans ces Etats est prohibée ; en Yougoslavie — la facture d'importation.

Par conséquent on peut constater que les Etats danubiens n'ont pas les mêmes règles douanières relatives à la navigation, au transport des marchandises et des passagers sur le Danube. Ceci met les capitaines des bâtiments dans une situation difficile, car les documents exigés lors du contrôle douanier, différents par leur nombre et leur dénomination, ont le même contenu.

Comme il est connu, les bâtiments navigant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles, établies par les Etats danubiens, d'entrer dans les ports, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des passagers et de s'approvisionner en combustible, se ravitailler, etc. Cependant, les dispositions des organes douaniers sur ce sujet sont presque partout différentes, en particulier en ce qui concerne l'approvisionnement des bâtiments en combustible et leur ravitaillement.

En Roumanie et Yougoslavie les bâtiments étrangers ont le droit de

s'approvisionner en combustible et de se ravitailler sous le contrôle douanier sans le permis d'exportation et en franchise, mais en Yougoslavie ceci est permis à condition de réciprocité. En Bulgarie et U.R.S.S. on permet le chargement libre des vivres. Dans les règles de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie rien n'est prévu à ce sujet.

Les règles de la Yougoslavie indiquent que le contrôle du bâtiment s'effectue aussi pendant la nuit, mais seulement dans le cas où l'éclairage suffisant de toutes les cabines et de toutes les parties du bâtiment est garanti. En Roumanie et Tchécoslovaquie le contrôle douanier des bâtiments est effectué dès l'aube jusqu'au coucher du soleil. En Bulgarie, Hongrie et U.R.S.S. le contrôle des bâtiments à leur arrivée et départ peut être effectué durant les 24 heures, si les bâtiments partent en route immédiatement après le contrôle douanier et après l'accomplissement de toutes les formalités.

Les personnes de l'équipage du bâtiment ont de différentes normes et de différents droits en ce qui concerne le transport en franchise des objets personnels et des aliments.

Les règles douanières de la Yougoslavie exigent que le capitaine du bâtiment en transit dans les eaux nationales de la Yougoslavie présente aux autorités douanières la facture d'importation pour les marchandises transitées.

Les faits, cités plus haut, suffisent pleinement, afin de souligner encore une fois l'utilité de l'unification des règles douanières appliquées sur le Danube; la Commission est obligée d'y prêter toute aide aux Etats danubiens.

Vu tout ce qui vient d'être dit plus haut, il serait désirable de diriger les efforts futurs de la Commission vers l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube en conformité avec la pratique de la surveillance douanière; il est désirable de même que les Etats danubiens prennent en considération la nécessité d'unifier les formalités douanières du trafic des bâtiments sur le Danube.

En étudiant les règles douanières, les instructions et les codes en vigueur à présent sur le Danube, il apparaît nécessaire d'unifier:

1. L'ordre dans lequel doivent être présentés à la surveillance douanière les documents, lors du passage des bâtiments en transit sur le Danube, lors du passage des frontières d'Etat, ainsi que lors de l'entrée et de la sortie des bâtiments des ports. Il faut établir le nombre des exemplaires et la forme des documents exigés du bâtiment et de l'expéditeur de la marchandise.

2. L'ordre du contrôle des bâtiments en transit, lors du passage des frontières d'Etat, ainsi qu'à l'entrée des bâtiments battant un pavillon étranger dans les ports d'un autre Etat, sans y effectuer des travaux de chargement ou de déchargement.

3. Le système de ravitaillement et d'approvisionnement en combustible et en moyens de halisage des bâtiments étrangers en route; de même il faut tomber d'accord en ce qui concerne les provisions des vivres et de combustible.

4. L'ordre du contrôle des objets et des vivres appartenant aux membres de l'équipage, lors du transit et de l'entrée dans les ports d'un autre Etat.

5. La situation dans le cas du transbordement de la cargaison d'un bâtiment sur un autre, pendant les eaux basses ou en cas d'avaries, dans le cas du déchargement partiel du bâtiment ou du déchargement du bâtiment dans un autre port que celui indiqué dans les connaissements.

6. L'ordre de la mise des cales sous scellés ou l'ordre des marchandises transitées sous la garde des agents de la surveillance douanière, lors du passage du bâtiment dans les eaux nationales d'un autre Etat.

7. Les formalités douanières, lors du transport des passagers sur les bâtiments de marchandises et sur les bâtiments de passagers navigant sur le Danube.

Il est désirable que la session donne des indications au Secrétariat et aux Services de la Commission en ce qui concerne la contribution de la Commission du Danube aux travaux de l'unification des règles de la surveillance douanière applicables au Danube et que, par conséquent, l'appareil de la Commission, en collaboration avec les spécialistes compétents des pays riverains, puisse présenter aux membres de la Commission du Danube, à une des sessions prochaines, ses propositions concrètes concernant le problème donné.

R A P P O R T

sur la surveillance sanitaire sur le Danube

Vers la fin de la deuxième guerre mondiale, la question sanitaire sur le Danube se trouvait dans un état bien peu satisfaisant. Bien que tous les Etats danubiens aient signé à temps la Convention Sanitaire Internationale, les gouvernements bourgeois-monarchiques et fascistes d'alors n'ont pris presque aucune mesure pour accomplir leurs obligations résultant de cette Convention. Par exemple sur le Danube dans certains Etats on n'a créé dans les ports ni les stations, ni les points sanitaires, ni les quarantaines, prévus par la Convention, le contrôle sanitaire des bâtiments ne s'effectuait presque en aucun port fluvial et les patentes sanitaires du bâtiment étaient visées dans certains cas par les autorités de la surveillance fluviale. Comme exemple caractéristique de l'attitude insouciant des gouvernements capitalistes en ce qui concerne les mesures préventives contre l'extension des maladies épidémiques par les bâtiments, on peut citer le fait que, parmi les documents obligatoires de bord, le journal sanitaire du bâtiment n'était point mentionné dans la plupart des Etats danubiens. Une pareille attitude envers la question sanitaire sur le Danube ne pouvait avoir que de mauvais résultats et, dans le passé, les peuples danubiens étaient souvent exposés aux maladies épidémiques apportées dans les ports du Danube par les bâtiments. Par exemple en 1831 par le port de Galatz a pénétré en Roumanie le choléra provoquant une épidémie avec une mortalité de 20.218 personnes, de même en 1848 le choléra a pénétré par le port de Galatz et 7.000 personnes en sont mortes seulement à Galatz ; en 1863, un bâtiment français, venant de Constantinople à Galatz, fut la cause d'une épidémie de choléra en Roumanie dont 20.034 personnes ont péri ; en 1910, l'épidémie de choléra, dont la cause fut le bâtiment italien „Bosna“, commença aussi par le port de Galatz. La maladie a vite pénétré dans le port de Braïla et dans les autres villes de Roumanie. En 1911, le choléra fut apporté de nouveau par un bâtiment venant du Haut Danube. En 1916, l'épidémie de choléra en Roumanie a commencé aussi à Galatz. Dans une situation tellement dangereuse se trouvait la question sanitaire sur le Danube jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, quand les peuples danubiens, libérés par la victorieuse Armée Soviétique, ont chassé leurs gouvernants capitalistes et ont liquidé leur politique de pillage des travailleurs.

Dès lors, dans la plupart des pays danubiens a commencé une nouvelle

ère, et une nouvelle attitude socialiste envers l'homme s'y développe. La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, adoptée par les Etats danubiens le 18 août 1948, prévoit aussi des exigences concrètes en ce qui concerne le problème sanitaire.

En sauvegardant le principe de l'inviolabilité de la souveraineté d'Etat, la Convention du Danube reconnaît à chaque Etat danubien le droit d'effectuer la surveillance sanitaire. A la Commission du Danube revient le rôle de contribuer à l'exécution de cette surveillance, afin que les règles sanitaires en vigueur sur le Danube soient appliquées sans discrimination en raison du pavillon des bâtiments, des points de leur départ et de leur destination ou en raison de tout autre motif et afin que ces règles n'entravent pas la navigation.

Pour réaliser ces stipulations de la Convention, le Secrétariat de la Commission a recueilli et a étudié les lois et les règles de la surveillance sanitaire appliquées à présent sur le Danube. Lors de cette étude, on a pu constater que certains Etats danubiens n'ont pas édité leurs propres règles sanitaires, mais ils appliquent les dispositions générales de la Convention Sanitaire Internationale de 1926. La Convention Sanitaire Internationale, signée le 21 juin 1926 à Paris, avec la participation de 68 Etats, parmi lesquels se trouvaient aussi tous les Etats danubiens, prévoit pour les bâtiments maritimes une série d'obligations concrètes ayant comme but de prévenir l'extension des maladies contagieuses : de la peste, du choléra, de la fièvre jaune, du typhus et de la variole ; elle prévoit aussi pour les grands ports l'organisation d'un service médical permanent et l'organisation de la surveillance médicale de l'état sanitaire des équipages des bâtiments et de la population portuaire, la création des points de désinfection, de désinsection et de dératisation des bâtiments, l'organisation des services bactériologiques, etc. Cependant, comme il a déjà été dit au commencement du rapport, dans la plupart des Etats on n'exécutait pas les dispositions de la Convention Sanitaire relatives à la navigation. Pendant les dernières années, on a beaucoup fait pour améliorer l'état sanitaire du transport par eau ; pour rendre les conditions de travail des employés du transport par eau plus saines, on effectue un travail prophylactique énorme. Les maladies épidémiques sont arrêtées dès le premier cas où elles sont découvertes. Si à présent on ne peut pas accuser les bâtiments navigant sur le Danube d'avoir causé des maladies contagieuses en masse, il ne faut pas tout de même oublier les leçons du passé, mais il est nécessaire de lutter avec insistance pour l'amélioration ultérieure de la situation sanitaire sur le Danube.

Le Secrétariat de la Commission considère que les Etats danubiens peuvent s'entendre sur certains problèmes relatifs à l'amélioration de l'état sanitaire sur le Danube, comme par exemple en ce qui concerne l'hospitalisation dans les ports des travailleurs du transport par eau, s'ils tombent malades lors du voyage, en ce qui concerne la lutte contre l'encrassement du fleuve par les bâtiments et l'unification des règles de la surveillance sanitaire, comme il est prévu à l'art. 26 de la Convention du Danube.

Dans les grands ports il est nécessaire :

1) d'organiser un service médico-sanitaire permanent pour la surveillance médicale régulière de l'état sanitaire des bâtiments, des équipages, de la population du port, ainsi que des locaux appropriés qui sont aménagés pour effectuer le contrôle médical, pour les vaccinations et les analyses de laboratoires :

2) d'organiser l'isolation des malades qui se trouvent sur les bâtiments, leur transport dans les établissements de cure, ainsi que l'observation des personnes suspectes des maladies contagieuses ;

3) d'avoir des installations pour la désinfection, la désinsection et la dératification des bâtiments, ainsi que des laboratoires sanitaires-bactériologiques ;

4) d'assurer en cas de besoin l'exécution des vaccinations prophylactiques ;

5) de surveiller d'une façon permanente l'approvisionnement du port et des bâtiments en eau potable, irréprochable au point de vue sanitaire.

Lors de l'unification des règles sanitaires, il faut prendre en considération que, en ce qui concerne les bâtiments maritimes qui visitent les ports danubiens, il faut respecter intégralement les dispositions et les règles de la Convention Sanitaire Internationale de 1926.

Quant aux bâtiments fluviaux et d'autres moyens de la navigation fluviale, il faut élaborer des règles dont l'observation peut assurer la protection des ports et de la population riveraine en général de l'extension par les bâtiments fluviaux des maladies infectieuses particulièrement dangereuses.

Dans ce but il faut établir que les bâtiments sortant d'un port soient obligatoirement munis de certificats concernant l'état sanitaire du bâtiment, de son équipage et de ses passagers avant de quitter le port. Le bâtiment est obligé de présenter ce certificat sanitaire à la surveillance sanitaire du port d'arrivée avant que la pratique libre lui soit permise.

Le médecin sanitaire vérifie également les notes faites dans le journal sanitaire du bâtiment, il interroge personnellement le médecin et le capitaine du bâtiment sur l'état de santé de l'équipage et des passagers et, s'il croit nécessaire, il fait l'examen du personnel présent sur le bâtiment. Il examine de même les locaux du bâtiment pour connaître l'état épidémiologique du bâtiment et, s'il est nécessaire, il vérifie son ravitaillement en vivres et en eau.

Le médecin sanitaire, qui contrôle les bâtiments arrivés dans le port, prend les mesures pour transporter les malades infectieux dans les établissements de cure, pour isoler les personnes suspectes d'une maladie infectieuse, pour effectuer leur observation et le contrôle médical du reste de l'équipage du bâtiment, pour réaliser les mesures en vue de la désinfection des effets et des locaux, pour exterminer, s'il est nécessaire, les rongeurs et les insectes se trouvant sur le bâtiment, pour désinfecter l'eau potable et la remplacer par l'eau fraîche.

Après avoir fait un contrôle médical du bâtiment et pris les mesures nécessaires qui assurent la sécurité épidémiologique du bâtiment arrivé, le médecin sanitaire donne au capitaine du bâtiment un permis sanitaire qui lui assure la pratique libre.

Le contrôle sanitaire des bâtiments peut être exécuté en cas de nécessité durant 24 heures, si le bâtiment est suffisamment éclairé.

Les autorités sanitaires du port doivent se limiter aux mesures absolument nécessaires pour ne pas entraver la circulation des bâtiments. Elles doivent prendre en considération les mesures préventives déjà prises lors de la sortie dudit bâtiment du port infecté, ainsi que pendant sa route, la présence sur le bâtiment d'un médecin, des installations de désinfection, de désinsection, de dératisation et d'autres conditions qui peuvent réduire le danger de l'introduction des maladies contagieuses par ce bâtiment.

Dans le cas où il existe le danger de contamination par la variole, la peste ou le choléra, le débarquement des membres de l'équipage et des passagers peut être interdit selon la disposition du médecin sanitaire.

Dans le cas de l'apparition du choléra, de la peste ou de la variole, l'équipage et les passagers doivent subir des piqûres prophylactiques obligatoires, s'ils ne possèdent pas un certificat prouvant qu'il les ont fait auparavant.

Dans le cas où sur le bâtiment il y a des personnes qui sont supposées d'être malades de la peste ou du choléra, le capitaine est obligé d'obéir à toutes les dispositions des autorités sanitaires du port, et le bâtiment n'aura pas le droit de continuer son trajet jusqu'à ce que les mesures sanitaires nécessaires soient exécutées. Le médecin sanitaire du port peut permettre dans ce cas le déchargement de la cargaison et le débarquement des passagers seulement à condition que les passagers et la cargaison se soumettent aux mesures prescrites par les autorités sanitaires du port. En tout cas le bâtiment isolé doit avoir la possibilité de s'approvisionner en combustible et de se ravitailler.

Les cargaisons de transit ne doivent pas être soumises à la désinfection ou désinsection, si leur emballage exclut la possibilité de répandre l'infection et si l'emballage lui-même n'en est pas suspect.

La correspondance postale, les livres, les revues et les documents ne doivent être non plus soumis à la désinfection et désinsection, excepté les cas où sur le bâtiment on a découvert des cas de peste ou de choléra, et la correspondance, les livres, les revues et les documents étaient en contact avec les malades.

Les bâtiments, venus de l'étranger, qui du point de vue sanitaire ont déjà reçu le droit de la pratique libre dans un des ports dudit Etat, peuvent être admis à la pratique libre dans les autres ports de ce même Etat sans être soumis au contrôle sanitaire, après avoir interrogé le capitaine du bâtiment.

Lors du contrôle médical des passagers, il faut contrôler obligatoirement les groupes organisés des émigrants, des travailleurs saisonniers, ainsi que les membres de l'équipage et les passagers indiqués par l'administration du bâtiment ou par les membres de l'équipage comme malades.

Avant le départ du bâtiment du port, on rend au capitaine du bâtiment le certificat sanitaire qu'on lui avait pris lors de son arrivée, indiquant l'état sanitaire du bâtiment au moment de son départ et les mesures sani-

aires, auxquelles il a été soumis dans ledit port ; ce certificat doit mentionner de même le refus du capitaine d'exécuter les indications des autorités sanitaires.

Il est important que la Commission exprime le désir insistant, afin que les Etats danubiens élaborent des règles sanitaires pour les bâtiments fluviaux et introduisent, comme document sanitaire obligatoire, le journal sanitaire où seront inscrit : l'état sanitaire du bâtiment et de ses installations de traitement médical, l'état de santé de l'équipage, les indications sur les maladies contractées par l'équipage et les passagers, ainsi que toutes les mesures d'ordre sanitaire et prophylactique prises sur le bâtiment.

Il est nécessaire de même d'établir des informations réciproques concernant les règles sanitaires de la navigation fluviale en vigueur et édictées de nouveau par chacun des Etats signataires de la Convention.

R A P P O R T

sur le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1952.

On a approuvé pour le budget de la Commission du Danube pour l'année 1950 la somme de 3.240 mille roubles et pour l'année 1951 la somme de 2.316 mille roubles.

Le projet du budget pour l'année 1952 est au montant de 1.700 mille roubles, ce qui constitue 52% du budget de l'année 1950 et 73% du budget de 1951.

La réduction du budget, en comparaison avec les années passées, s'explique par le fait que les dépenses principales dans la période d'organisation, en ce qui concerne la formation de l'appareil de la Commission, sont en grandes lignes terminées.

Pour l'exécution du devis des recettes pour l'année 1951 on fixe à titre d'orientation la somme de 1.142 mille roubles, ce qui fait que l'économie à la fin de l'année courante, en comparaison avec le devis approuvé, montera à 800 mille roubles. Dans cette somme se trouvent inclus les 262 mille roubles non-utilisés qui étaient destinés à l'acquisition et à l'entretien du canot de service. Le canot de service est commandé.

Pour le Chapitre des recettes du budget de la Commission pour l'année 1951 on a obtenu 463 mille roubles en moins que la somme prévue par le plan. Cette somme se compose des obligations non-accomplies en ce qui concerne les versements pour les années 1950 et 1951.

Les recettes réelles pour l'année 1951 sont les suivantes :

a) Versement des Etats danubiens	503 mille roubles.
b) Somme déposée à la banque comme solde transitoire de 1950	1.426 mille roubles
c) Caisse et autres	13 mille roubles
Total des recettes	<u>1.942</u> mille roubles
Dépenses prévues pour l'année 1951	<u>1.142</u> mille roubles
Reste prévu pour l'année 1952	800 mille roubles

Le Secrétariat de la Commission du Danube présente à l'examen de la V-ème session le projet du budget pour l'année 1952, comme il est men-

ionné ci dessus, au montant de 1.700 mille roubles. Ayant en vue l'écono-
mie de 800 mille roubles, faite durant l'année 1951, le versement général
obligatoire des pays danubiens sera de 900 mille roubles, c'est-à-dire 150
mille roubles pour chacun des 6 Etats représentés dans la Commission.

La somme générale des dépenses pour l'année 1952 est égale aux
recettes.

Le devis général des dépenses pour l'année 1952 est diminué de 616
mille roubles en comparaison avec le devis de 1951.

R A P P O R T

du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget en 1951
et concernant le projet du budget de la Commission pour l'année 1952

A la séance du Groupe de travail ont pris part les Représentants de :

la Délégation bulgare	— M. Manolov,
la Délégation hongroise	— M. Némethi,
la Délégation roumaine	— M. Serban,
la Délégation soviétique	— M. Kononov,
la Délégation tchécoslovaque	— M. Hlava,
la Délégation yougoslave	— M. Paunovic.

D'autres membres des délégations ont été aussi présents.

Suivant l'instruction du Président et du Secrétaire de la Commission du Danube, des collaborateurs responsables du Secrétariat et des Services ont pris part à l'activité du Groupe de travail.

M. Manolov, Représentant de la République Populaire de Bulgarie dans la Commission du Danube, fut élu Président du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a écouté le rapport du Chef comptable sur l'exécution du budget pour le 1-er décembre 1951 et à titre d'orientation pour le 1-er janvier 1952, ainsi que le projet du budget et son argumentation pour l'année 1952.

En analysant l'exécution de budget, le Groupe de travail a établi :

I. Chapitre des recettes du budget.

Pour le Chapitre des recettes du budget les annuités pour l'année 1951 de la part de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Roumaine, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de la République Tchécoslovaque ont été versées pleinement.

De la part de la Yougoslavie l'annuité pour l'année 1951, ainsi que le reste de l'annuité pour l'année 1950, au total de 463 mille roubles, n'ont pas été versés.

II. Chapitre des dépenses du budget.

Le Groupe de travail a vérifié tous les articles du Chapitre des dépenses du budget et a reçu les explications, ainsi que la documentation demandée.

Le Groupe de travail constate que les dépenses correspondent au budget de la Commission du Danube et aux décisions de la session.

Le Groupe de travail note de même que dans les dépenses on peut justement voir le soin, avec lequel l'économie a été réalisée.

Le Groupe de travail a examiné le projet de budget pour l'année 1952, présenté par le Secrétariat, et a constaté que le projet correspond pleinement au plan de travail de la Commission pour l'année 1952.

Le Groupe de travail propose à l'attention de la session le projet de décision concernant l'exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952.

II.

DECISIONS

DE LA CINQUIEME SESSION
DE LA COMMISSION DU DANUBE

ORDRE DU JOUR

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la première séance, le 10 décembre 1951)

- . Rapport du Secrétariat sur son travail durant l'année 1951 et le plan de travail de la Commission pour l'année 1952.
- . Projet de l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube.
- . Etablissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
- . Surveillance douanière et sanitaire sur le Danube (dans le cadre de la Convention de 1948).
- . Exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952.
- . Ordre du jour de la VI-ème session de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

**concernant le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube
sur le travail durant l'année 1951**

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation hongroise à la deuxième
séance, le 11 décembre 1951)

Après avoir discuté le rapport du Secrétariat sur son travail durant
l'année 1951, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :
D'approuver l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission
pour l'exercice de 1951.

PLAN DE TRAVAIL

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR L'ANNEE 1952

(Adopté suivant la proposition du Secrétariat de la Commission à la deuxième séance, le 11 décembre 1951)

1. A la VI-ème session, prendre connaissance des informations des Représentants des Etats danubiens-membres de la Commission, relatives à l'état du chenal navigable du Danube et aux mesures concernant son amélioration dans les limites des eaux territoriales de leur Etat.
2. Discuter les rapports des Services de la Commission sur les travaux concernant la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur le Danube.
3. Examiner le plan des travaux fondamentaux concernant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.
4. Approuver le plan de travail et le budget de la Commission pour l'année 1953.
5. Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube concernant le travail durant l'exercice des années 1949—1952 et l'élection de la direction de la Commission.

DECISION

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation bulgare à la sixième
séance, le 17 décembre 1951)

Ayant écouté les informations des Services de la Commission concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et guidée par les indications de l'art. 8 point „f” de la Convention, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :

1) De charger le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube de préparer le projet des mesures pratiques concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

2) De recommander aux Etats danubiens-membres de la Commission du Danube de prendre part à l'élaboration d'un système uniforme du balisage sur le Danube, tenant compte des mesures proposées par le Secrétariat et les Services de la Commission.

3) D'écouter à la session de la Commission, à la fin de l'année 1952, le rapport du Secrétariat et des Services sur la préparation du projet mentionné ci-dessus.

DECISION

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube

Adoptée suivant la proposition de la Délégation roumaine à la septième séance, le 18 décembre 1951)

Ayant écouté les informations du Secrétariat concernant la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :

1) De reconnaître l'actualité de l'élaboration des projets concernant les mesures de l'unification des règles douanières et sanitaires appliquées sur le Danube.

2) De charger le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube de préparer leurs propositions relatives à la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube dans l'esprit des indications de la Convention, en invitant, s'il est nécessaire, les spécialistes respectifs et d'envoyer les projets à la conclusion des membres de la Commission.

3) D'écouter, à la session en 1953, les rapports et les projets du Secrétariat sur les mesures nécessaires concernant l'unification des règles douanières et sanitaires sur le Danube, tenant compte des conclusions des membres de la Commission.

DECISION

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952

(Adoptée suivant la proposition du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget de la Commission à la huitième séance, le 19 décembre 1951)

Ayant pris connaissance de l'état financier de la Commission pour le 1-er décembre 1951, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :

1) D'approuver le rapport financier du Secrétariat sur l'exécution du budget en 1951.

2) De prendre en considération le rapport du Groupe de travail de vérification du budget de la Commission pour l'année 1951.

De constater que le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie n'a pas versé au budget de la Commission les annuités de 1950 et 1951 qui sont nécessaires en conformité avec l'art. 10 de la Convention et avec les décisions prises par la II-ème et la III-ème session de la Commission du Danube.

3) D'approuver le budget de la Commission du Danube pour l'année 1952 au montant de 1.700 mille roubles, conformément à l'Annexe.

4) De rapporter au budget de la Commission pour l'année 1952, comme un reste du bilan de l'année 1951, les sommes non-utilisées du budget de l'année courante remontant à 800 mille roubles.

5) D'établir l'annuité générale du budget de la Commission du Danube pour l'année 1952 au montant de 900 mille roubles, tenant compte du fait que chaque Etat, représenté dans la Commission du Danube, versera à la disposition de la Commission sa cote-part égale remontant à 150 mille roubles jusqu'au 1-er juin 1952.

Les annuités seront versées suivant l'ordre prévu par la décision de la I-ère session de la CD du 16 novembre 1949.

B U D G E T

DE LA COMMISSION DU DANUBE
POUR L'ANNEE 1952

Approuvé à la huitième séance le 19 décembre 1951, comme Annexe au point 3 de la Décision relative au budget de l'année 1952)
(dressé en mille roubles)

I

*Chapitre des recettes du budget de la Commission**Recettes*

- Art. 1 — Le budget de la Commission du Danube est composé, conformément à l'art. 10 de la Convention, des versements des Etats danubiens-membres de la Commission, à raison d'un montant égal pour chacun d'eux et du solde transitoire suivant le bilan de l'exercice.
- Art. 2 — Le budget général de la Commission pour l'année 1952 est déterminé au montant de 1.700,0

y compris:

a) Le solde transitoire des ressources non-utilisées du budget de l'année 1951	800,0
b) Les versements des Etats danubiens :	
de la République Populaire de Bulgarie	150,0
de la République Populaire Hongroise	150,0
de la République Populaire Roumaine	150,0
de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques	150,0
de la République Tchécoslovaque	150,0
de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie	150,0
Total du versement général en 1952	900,0
Total du Chapitre des recettes du budget	1.700,0

II

*Chapitre des dépenses du budget de la Commission**Dépenses*

- Art. 1 — Appointements:

	a) Appointements de base	760,0
	b) Augmentation pour la connaissance des langues étrangères	50,0
	c) Paiement des augmentations personnelles	15,0
	d) Appointements des fonctionnaires surnuméraires	30,0
		<hr/>
		855,0
Art. 2 —	Surplus au salaire:	
	a) Surplus pour les frais d'assurance	15,0
	b) Versements au fonds culturel	5,0
		<hr/>
		20,0
Art. 3 —	Frais de bureau et d'administration:	
	a) Articles du bureau et de dessin	12,0
	b) Formulaires et registres	2,0
	c) Frais d'imprimerie	5,0
	d) Paiement des télégrammes et des conversations téléphoniques	24,0
	e) Expéditions postales et télégraphiques	3,0
	f) Acquisition de la littérature périodique	4,0
	g) Location et entretien des immeubles	45,0
	h) Réparation des immeubles	15,0
	i) Service des sessions et des réunions	20,0
	j) Acquisition de divers objets nécessaires à l'administration	12,0
	k) Entretien et réparation des automobiles	25,0
	l) Assurance des biens	5,0
		<hr/>
		172,0
Art. 4 —	Missions et déplacements dans l'intérêt du service:	
	a) Paiement des frais de transport, de l'allocation journalière et des frais de logement	60,0
	b) Paiement des frais de déplacement	15,0
		<hr/>
		75,0
Art. 5—	Travaux des recherches	20,0
Art. 6—	Edition des matériaux et traductions	58,0
Art. 7—	Préparation et déploiement des travaux des sessions	110,0
Art. 8—	Frais pour l'étude des langues étrangères	5,0
Art. 9—	Acquisition des livres et des revues pour la bibliothèque	5,0
Art. 10—	Investissements de capital pour l'acquisition de divers objets d'inventaire et des moyens de transport:	
	a) Meubles de service et autres	20,0
	b) Machines à calculer, machines à écrire, etc.	3,0
	c) Moyens de transport	15,0
	d) Canot de service	250,0
		<hr/>
		288,0

rt. 11— Acquisition des matelas, coussins, couvertures, draps et autre linge de lit, ainsi que de l'équipement . . .	10,0
rt. 12— Réparation de l'inventaire et de l'outillage	10,0
rt. 13— Acquisition des médicaments	5,0
rt. 14— Aménagement et entretien du poste du secours médical	11,0
rt. 15— Aménagement et entretien de la cantine	15,0
rt. 16— Autres dépenses :	
a) Entretien du canot de service	12,0
b) Paiement des indemnités pour le traitement médical et paiement des places dans les stations balnéoclimatiques	20,0
c) Paiement des indemnités conformément à la législation locale	1,0
d) Paiement des impôts et des taxes	2,0
e) Frais de représentation et imprévus	6,0
	<hr/>
	41,0
Total pour le Chapitre des dépenses du budget . . .	1.700,0
Total recettes	1.700,0
Total dépenses	1.700,0

DECISION

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube

(Adoptée suivant la proposition de la Délégation tchécoslovaque à la huitième séance, le 19 décembre 1951)

Conformément à l'art. 8 point „g“ et à l'art. 26 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, la cinquième session de la Commission du Danube DECIDE :

1) D'adopter les Règles unifiées de la surveillance fluviale applicables au Danube, présentées par le Secrétariat de la Commission du Danube — (CD/SES 5/31).

2) De recommander aux Etats danubiens-membres de la Convention du Danube de mettre en vigueur les Règles unifiées de la surveillance fluviale dans les eaux de leurs Etats, comme règles générales de la surveillance de la navigation sur le Danube.

3) De recommander aussi aux Etats danubiens-membres de la Convention, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, de conclure des accords bilatéraux relatifs à la surveillance de la navigation, tenant compte des Règles unifiées de la surveillance fluviale, adoptées par la Commission du Danube.

4) D'avoir en vue que suivant la proposition de n'importe quel Etat représenté dans la Commission, les Règles unifiées de la surveillance fluviale peuvent être complétées ou modifiées par la décision de la session de la Commission du Danube.

REGLES DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE
APPLICABLES AU DANUBE

REGLES DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE APPLICABLES AU DANUBE

C h a p i t r e I DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Les présentes Règles fixent l'ordre général et le système de la surveillance fluviale sur le Danube.

Article 2

La surveillance fluviale s'effectue afin de surveiller et de contrôler l'exécution des règles de navigation, afin d'assurer la sécurité de la navigation, ainsi que la conservation des constructions hydrotechniques et portuaires et du balisage.

La surveillance s'effectue sans discrimination en raison du pavillon, du point de départ des bâtiments, de leur destination ou d'autres motifs.

Article 3

La surveillance fluviale est effectuée par les capitaineries des ports de chacun des Etats riverains du Danube sur son secteur respectif du fleuve. Cette surveillance s'effectue dans les ports, ainsi que sur le fleuve.

Article 4

Les indications des organes de la surveillance fluviale, qui concernent l'observation des règles de navigation et qui assurent la sécurité de la navigation, sont obligatoires pour tous les bâtiments, toutes les organisations, toutes les autorités et tous les particuliers qui se servent des voies navigables et des ports du Danube.

Article 5

Les bâtiments, affectés à la surveillance fluviale, sont tenus d'avoir à l'avant sur les deux bords un signe distinctif et uniforme conformément à la description (Annexe).

Les bâtiments de la surveillance fluviale arborent leur pavillon national et une flamme de couleur blanche, au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné.

Article 6

Les dispositions des articles 9, 14, 16, 17, 18 et 19 des présentes Règles ne sont pas applicables aux bâtiments de guerre et à ceux de la garde frontière.

C h a p i t r e II

SURVEILLANCE FLUVIALE DANS LES PORTS

Article 7

Les organes de la surveillance fluviale, en accomplissant leurs fonctions dans les ports, surveillent et contrôlent particulièrement, afin que :

§ 1) tous les équipages des bâtiments, toutes les organisations, toutes les autorités et tous les particuliers dans le port et dans les eaux portuaires respectent les dispositions portuaires concernant l'ordre et la sécurité de la navigation, ainsi que la conservation des constructions et du balisage ;

§ 2) tous les bâtiments, en entrant et en sortant du port, ainsi que pendant leurs manoeuvres, le stationnement et l'amarrage dans le port, respectent l'ordre en ce qui concerne les feux, les signaux et observent toutes les autres prescriptions établies par les règles de navigation ;

§ 3) les quais de port soient tenus en bon ordre et en état de propreté et les eaux portuaires soient disponibles pour les manoeuvres des bâtiments ;

§ 4) les travaux de chargement et de déchargement soient exécutés suivant les règles respectives qui garantissent la sécurité du stationnement des bâtiments au port, toute attention donnée aux bâtiments qui transportent les matières dangereuses ;

§ 5) les balises au port se trouvent aux endroits indiqués et répondent aux exigences de la circulation sûre et libre des bâtiments dans les eaux portuaires ;

§ 6) l'équipage de chaque bâtiment, les organisations et les particuliers respectent la sécurité contre l'incendie, en conformité avec les dispositions et les decrets portuaires ;

§ 7) la pêche et les sports nautiques dans les eaux portuaires n'empêchent pas la navigation ;

§ 8) le placement des bâtiments pour l'hivernage corresponde aux exigences du stationnement sans-danger de la flotte et aux exigences de la conservation des constructions de rive, ainsi qu'aux dispositions des règlements desdits ports ou abris ;

§ 9) les règles concernant la composition des trains de remorque soient respectées ;

§ 10) toutes les mesures nécessaires soient prises en temps utile pour écarter des eaux portuaires les épaves ou autres objets coulés qui empêchent une navigation sûre ;

§ 11) les travaux hydrotechniques et autres, exécutés dans le port et dans les eaux portuaires, n'empêchent pas la navigation et soient balisés à temps avec des signes avertisseurs ;

§ 12) les autorités compétentes, les organisations et les équipages des bâtiments, pendant les grandes crues, les inondations et la débâcle, prennent à temps les mesures afin d'assurer le stationnement sans danger des bâtiments dans le port, ainsi que dans les eaux portuaires.

Article 8

Les organes de la surveillance fluviale effectuent la surveillance et le contrôle de l'état des feux de port, des phares, des signaux avertisseurs, de l'exécution des signaux avertisseurs, de tempête et bien d'autres signaux.

Article 9

La capitainerie de port accomplit les formalités nécessaires concernant l'arrivée et le départ de chaque bâtiment et elle vérifie, en même temps, les papiers de bord désignés dans les règles de navigation de chaque Etat danubien.

Article 10

La capitainerie de port enregistre les bâtiments et les inscrit aux ports danubiens, conformément à la législation en vigueur dans l'Etat où l'inscription a lieu.

Article 11

Les dispositions des articles 9 et 18 de ces Règles ne sont pas applicables aux bâtiments en transit et aux bâtiments qui, arrivés au port ou dans les eaux portuaires comme dans un endroit ou dans un abri du stationnement temporaire et n'étant pas entrés en libre pratique, y ont stationné moins que 12 heures.

Article 12

La capitainerie de port avertit les navigateurs de tous les changements du balisage, en employant tous les moyens de transmission qu'il a à sa disposition. Elle a le droit d'exiger que les capitaines et les patrons des bâtiments annoncent aux autorités portuaires, dans le plus bref délai possible, tous les cas du déplacement ou de la manque des balises servant à l'orientation des bâtiments.

C h a p i t r e III

SURVEILLANCE FLUVIALE SUR LE FLEUVE ENTRE LES PORTS

Article 13

Les organes de la surveillance fluviale, en accomplissant leurs fonctions sur le fleuve entre les ports, surveillent et contrôlent, afin que :

§ 1) tous les bâtiments, navigant sur le Danube, respectent l'ordre en ce qui concerne les feux, les signaux et exécutent aussi toutes les autres prescriptions qui découlent des règles de navigation ;

§ 2) toutes les organisations et tous les particuliers, qui se servent des voies navigables ou qui sont en rapport avec la navigation sur le Danube, observent les dispositions concernant la sécurité de la navigation ;

§ 3) les balises se trouvent aux endroits indiqués et correspondent aux conditions de la navigation sûre des bâtiments ;

§ 4) tous les points difficiles du fleuve, où la visibilité est insuffisante par suite des obstacles naturels, soient réglementés par des signes avertisseurs ;

§ 5) les ouvertures navigables des ponts soient balisées par des signaux conformes à la navigation de jour et de nuit ;

§ 6) les voies navigables soient maintenues en bon état de navigabilité pour les bâtiments fluviaux et pour les bâtiments de mer, en ce qui concerne les secteurs appropriés ;

§ 7) tous les endroits pour des passages de bacs, les lieux où se trouvent des câbles immergés ou aériens, ainsi que les tuyaux mis en travers du fleuve d'une rive à l'autre, soient marqués par des signaux avertisseurs ;

§ 8) toutes les bornes kilométriques soient installées sur les rives du Danube et soient visibles du côté du chenal ;

§ 9) les travaux hydrotechniques et autres, exécutés sur le fleuve entre les ports, n'empêchent pas la circulation et soient balisés à temps par des signaux avertisseurs ;

§ 10) le pilotage des bâtiments dans les secteurs, où il est obligatoire, soit effectué par les pilotes brevetés ou admis à la pratique par l'ordre réglementaire.

C h a p i t r e IV

FONCTIONS DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE EN CAS D'AVARIES

Article 14

La capitainerie de port porte immédiatement tout secours possible aux bâtiments et aux autres moyens de navigation qui sont en danger, ayant le droit d'appeler pour ce but, en cas de besoin, tout bâtiment qui se trouve à proximité.

Article 15

Dans le cas où le bâtiment se trouve coulé dans le chenal ou est échoué, si le capitaine, le patron ou l'armateur dudit bâtiment n'a pas la possibilité de procéder à son renflouement immédiat ou s'il n'est pas à même de le remettre à flot et écarter les obstacles causés à la navigation, la capitainerie de port prend les mesures pour baliser la place du chenal où l'avarie a eu lieu et elle exige de l'armateur d'assurer l'exécution des travaux nécessaires, afin que le chenal soit dégagé dans le plus court délai possible.

Dans le cas où cette demande est rejetée, la capitainerie de port dégage le lit par ses propres moyens, dans le plus bref délai, au compte de l'armateur.

C h a p i t r e V

ENQUETE DES AVARIES

Article 16

Dans le cas d'avaries des bâtiments étrangers, ayant eu lieu à la suite d'abordage ou d'autres non-observations des règles de navigation sur le Danube et si par cela un dommage a été causé à l'Etat dans les eaux duquel l'accident a eu lieu — l'avarie est enquêtée par la capitainerie de port dudit Etat.

Article 17

La capitainerie de port, en observant les dispositions de l'art. 16, procède à l'enquête des avaries soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment en cause est arrivé ou a été amené après l'avarie.

C h a p i t r e VI

ARRRET DES BATIMENTS ET MESURES PREVENTIVES

Article 18

La capitainerie de port a le droit de défendre le départ du bâtiment en navigation dans le cas où :

§ 1) le certificat donnant le droit de naviguer sous le pavillon de l'Etat, porté par le bâtiment, ou le certificat de navigation manque ;

§ 2) la voie d'eau du corps dépasse la possibilité du pompage par les moyens de navire disponibles ;

§ 3) le fonctionnement du mécanisme du gouvernail ou du mouillage est défectueux ;

§ 4) la cargaison de pont menace la stabilité du bâtiment ;

§ 5) la cargaison dépasse le tirant d'eau admissible déterminé par les papiers de bord ;

§ 6) le nombre des passagers à bord dépasse le chiffre indiqué dans le certificat de passagers ;

§ 7) la cargaison est disposée de manière qu'elle empêche la visibilité des timoniers ;

§ 8) les membres de l'équipage n'ont pas de diplômes ou de certificats prescrits par la loi de l'Etat dont le bâtiment bat le pavillon ;

§ 9) le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, contre l'incendie, de pompes de vidange, de moyens de signalisation et d'ancre ou si les bittes sont défectueuses.

La capitainerie de port donnera immédiatement la permission de départ du bâtiment en navigation, dès que, par le capitaine, par le patron ou par l'armateur, les mesures, en ce qui concerne l'élimination des raisons qui ont causé l'arrêt du bâtiment, auront été prises.

Article 19

En cas d'une contravention aux règles de navigation et aux conditions qui assurent cette navigation, la capitainerie de port, suivant le degré de la contravention, a le droit de faire des observations, de donner des avertissements ou bien de dresser un acte, d'infliger une amende au capitaine, au patron ou au particulier qui se servent des voies navigables.

C h a p i t r e VII DISPOSITIONS FINALES

Article 20

Les présentes Règles de la surveillance fluviale peuvent être modifiées ou complétées par une décision de la Commission du Danube.

Article 21

En cas où des différends au sujet de l'interprétation ou de l'application des présentes Règles de la surveillance fluviale auront lieu, ils seront résolus suivant l'ordre prévu par l'art. 45 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Article 22

Les présentes Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube ont été établies par la Commission du Danube à Galatz, le 19 décembre 1951.

DESCRIPTION
DU SIGNE UNIFORME DE LA SURVEILLANCE
FLUVIALE DU DANUBE

Le signe distinctif uniforme, indiqué dans l'art. 5 des présentes Règles, est peint à l'avant sur les deux bords du corps du bâtiment sous forme d'un losange encadré d'un liséré bleu sur un fond blanc.

Au centre de ce losange se trouve marqué en noir le numéro du bâtiment.

Les dimensions du losange :

la longueur de la diagonale horizontale	80 cm.
la longueur de la diagonale verticale	65 cm.
la largeur du liséré bleu	10 cm.
la hauteur des chiffres	20 cm.

Remarque : — Les dimensions du signe peuvent être proportionnellement augmentées ou diminuées suivant la grandeur du bâtiment.

La flamme de la surveillance fluviale, désignée dans l'art. 5, doit être de couleur blanche et avoir la forme d'un triangle isocèle, la longueur de ses côtés étant de 1 m. et de sa base de 0 m. 50 cm.

De chaque côté de la flamme se trouve marqué le signe de la surveillance fluviale.

DECISION

DE LA CINQUIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session

(Adoptée suivant la proposition du Secrétaire de la Commission du Danube à la huitième séance, le 19 décembre 1951)

- 1) Convoquer la VI-ème session ordinaire de la Commission du Danube à Galatz, le 23 juin 1952.
- 2) Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session les questions suivantes :
 - a) Informations des membres de la Commission du Danube concernant l'état du chenal navigable du Danube.
 - b) Coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur le Danube.
 - c) Etablissement de la date de la convocation et ordre du jour de la VII-ème session de la Commission du Danube.

III₂

PROJETS ET AMENDEMENTS

PROJET

DES REGLES DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE APPLICABLES AU DANUBE

(Présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube)

Le texte original du projet mentionné est gardé dans les archives de
Commission du Danube.

Envoyé aux Délégués,
le 27 novembre 1951

AMENDEMENTS

de la Délégation de la RPF de Yougoslavie au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube

Amendement aux articles 3 et 4

Remplacer les articles 3 et 4 du projet par le nouvel article suivant :
„La surveillance fluviale est effectuée par les capitaineries des ports de chacun des États riverains du Danube sur son secteur respectif du fleuve.

Cette surveillance s'effectue dans les ports, ainsi que sur le fleuve.“

Amendement à l'art. 5

Remplacer l'expression „du Service de la surveillance fluviale“ par l'expression „des organes de la surveillance fluviale“.

A la fin de l'article supprimer les mots „ou qui surveillent leur entretien ou leur conservation“.

Amendement à l'art. 6

Dans le premier alinéa remplacer l'expression „au service de la surveillance fluviale“ par l'expression „à la surveillance fluviale“.

Amendement à l'art. 7

Dans l'énumération des articles il faut biffer les articles 17 et 18.

Amendement à l'art. 8

Remplacer le texte du premier alinéa par le texte suivant :
„Les organes de la surveillance fluviale, en accomplissement de leurs fonctions dans les ports, surveillent et contrôlent, afin que :“

ad § 1

Après le mot „concernant“ ajouter les mots „l'ordre et“.
Devant les mots „la conservation“ mettre les mots „ainsi que“.

ad §§ 3 et 5

Supprimer ces paragraphes comme superflus.

ad § 8

Remplacer le texte de ce paragraphe par le texte suivant :

„Le placement des bâtiments dans les ports ou l'abri d'hiver correspond aux dispositions des règlements desdits ports ou abris.“

d § 10

Remplacer le texte de ce paragraphe par le texte suivant :

„Toutes les mesures nécessaires soient prises en temps utile pour écarter des eaux portuaires les épaves ou autres objets coulés qui empêchent une navigation sûre.“

Amendement à l'art. 9

Remplacer l'expression „Le Service de la surveillance fluviale“ par l'expression „Les organes de la surveillance fluviale“.

Amendement à l'art. 10

Remplacer l'expression „le Service de la surveillance fluviale“ par l'expression „les capitaineries de port“.

Après la virgule, au lieu du mot „il“ mettre les mots „et elles“.

Amendement à l'art. 11

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Les capitaineries des ports enregistrent les bâtiments et les inscrivent aux ports danubiens conformément à la législation en vigueur dans l'Etat où l'inscription a eu lieu.“

Amendement à l'art. 12

Supprimer la phrase „aux bâtiments en transit“.

Amendement à l'art. 13

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Les capitaineries des ports informent la navigation par voie de l'Avis aux navigateurs de tout changement de balisage de la voie navigable. Elles ont le droit d'exiger que des capitaines et des patrons des bâtiments portent à leur connaissance, dans le plus court délai possible, tout déplacement ou manque de balises servant d'orientation aux bâtiments.“

Amendement à l'art. 14

Remplacer le texte du premier alinéa par le texte suivant :

„Les organes de la surveillance fluviale, en accomplissement de leurs fonctions sur le fleuve, surveillent et contrôlent, afin que :“

d § 5

Remplacer le texte de ce paragraphe par le texte suivant :

„Les ouvertures navigables des ponts soient munies de signaux conformes à la navigation de jour et de nuit.“

ad § 9

Remplacer le texte de ce paragraphe par le texte suivant :

„Les travaux hydrotechniques et autres, exécutés sur le fleuve, n'empêchent pas, autant que possible, la circulation normale et soient balisés en temps utile.“

ad § 10

Supprimer les mots „ou nécessaire“.

Amendement à l'art. 15

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Les capitaineries des ports portent d'urgence, dans les limites du possible, tout secours aux bâtiments et aux autres moyens de navigation qui sont en danger, ayant en même temps le droit d'appeler en aide, en cas de besoin, tout bâtiment qui se trouve à proximité.“

Amendement à l'art. 16

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Dans le cas où le bâtiment est coulé dans le chenal ou est échoué, et le capitaine, le patron ou l'armateur dudit bâtiment n'a pas la possibilité de procéder à son renflouement immédiat ou s'il n'est pas à même de le remettre à flot et d'écarter de cette manière les obstacles à la navigation, la capitainerie de port prend les mesures urgentes, afin que la voie navigable, obstruée par suite de l'avarie ou de l'échouement, soit balisée, ainsi que les mesures relatives au déblaiement de la voie navigable, en exigeant d'abord à l'armateur de procéder dans le plus court délai à l'exécution des travaux nécessaires.“

Amendement à l'art. 17

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Dans le cas d'avarie, ainsi que dans le cas d'abordage des bâtiments ou de non-observation des Règles de navigation en vigueur, l'enquête est poursuivie par les capitaineries des ports de l'Etat dans le secteur duquel du Danube l'accident a eu lieu.“

Amendement à l'art. 18

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Les capitaineries des ports procèdent à l'enquête relative aux avaries et autres accidents de navigation soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment en cause est arrivé ou a été amené après l'accident.“

Amendement à l'art. 19

Remplacer au premier alinéa l'expression „Le Service de la surveillance fluviale“ par l'expression „La capitainerie de port“, ainsi que les mots „la sortie“ par les mots „le départ“.

a §§ 8 et 10

Supprimer tous les deux paragraphes qui ne sont pas en accord avec les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

d § 11

Remplacer le texte de ce paragraphe par le texte du point „j“ de l'art. 4 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, à savoir „le bâtiment n'est pas muni de moyens suffisants de sauvetage, contre l'incendie, des pompes de vidange, de moyens de signalisation et d'ancre ou si les bittes sont défectueuses.“

Amendement à l'art. 20

Garder la rédaction du premier projet de cet article, en remplaçant l'expression „le Service de la surveillance fluviale“ par l'expression „la capitainerie de port“.

Amendement à l'art. 22

Supprimer cet article, les dispositions y prévues n'étant pas nécessaires

Amendement à l'art. 23

Remplacer le texte de cet article par le texte suivant :

„Les présentes Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube sont établies par la Commission du Danube à Galatz en date du . . . décembre 1951.“

AMENDEMENT

de la Délégation bulgare au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube

Art. 18, § 4 : Compléter le § 4 par le deuxième alinéa ayant le texte suivant :

„Si entre deux bâtiments battant les pavillons des Etats différents et navigant dans la même direction, lors du dépassement dans les eaux nationales d'un troisième Etat, un abordage se produit sans causer des dommages à ce dernier, l'avarie est examinée par les organes de la surveillance fluviale de l'Etat auquel appartient le bâtiment dépassé.“

AMENDEMENTS

e la Délégation hongroise au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube

- Art. 6 : Supprimer les mots „sont de couleur blanche et“.
- Art. 16 : Ajouter au texte de cet article le deuxième alinéa ayant le texte suivant :
- „Dans le cas où cette demande est rejetée, le Service de la surveillance fluviale prend les mesures indiquées dans l'art. 78 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.“

AMENDEMENTS

de la Délégation tchécoslovaque au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube, présenté par le Secrétariat de la Commission du Danube

- Art. 8 : Dans le texte du premier alinéa insérer le mot „particulièrement“ entre les mots „les ports“ et „surveillance“.
- Art. 19 : Remplacer dans le texte des §§ 1 et 3 le mot „et“ par le mot „ou“.

IV.

I N D E X

DES PROCES-VERBAUX DES SESSIONS
DE LA COMMISSION DU DANUBE

I N D E X
 du premier tome
 des procès-verbaux de la Commission du Danube

	Tome I Pages
CD/SES 1/2	— Ordre du jour de la I-ère session de la Commission du Danube 215
CD/SES 1/5	— Projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 225
CD/SES 1/4	— Projet yougoslave des Règles de procédure de la Commission du Danube 230
CD/SES 1/5	— Projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube 239
CD/SES 1/6	— Amendement de la Délégation roumaine à l'art. 12 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 245
CD/SES 1/7	— Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 5 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 241
CD/SES 1/8 Rev 1	— Amendements de la Délégation hongroise aux articles 5 et 13 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 242
CD/SES 1/9	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 6 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/10	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 7 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/11	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 12 et 16 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244
CD/SES 1/12	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 13 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 245
CD/SES 1/13	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 14 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 245
CD/SES 1/14	— Amendements de la Délégation yougoslave à l'art. 11 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube 244

CD/SES 1/15	— Amendements de la Délégation yougoslave à l'art. 27 du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube	245
CD/SES 1/16	— Amendements de la Délégation yougoslave au Chapitre VI du projet soviétique des Règles de procédure de la Commission du Danube	245
CD/SES 1/17	— Amendements de la Délégation tchécoslovaque aux articles 6 et 9 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	251
CD/SES 1/18	— Amendements de la Délégation yougoslave concernant l'introduction d'un nouvel art. 11 dans le projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	250
CD/SES 1/19	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 1, 2 et 3 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	248
CD/SES 1/20	— Amendements de la Délégation yougoslave concernant l'introduction d'un nouvel art. 12 dans le projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	250
CD/SES 1/21	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 4 et 5 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	248
CD/SES 1/22	— Amendements de la Délégation yougoslave aux articles 6, 7 et 10 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	249
CD/SES 1/23	— Amendement de la Délégation yougoslave à l'art. 9 du projet du Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	249
CD/SES 1/24	— Proposition de la Délégation soviétique concernant l'ordre du jour de la II-ème session de la Commission du Danube	253
CD/SES 1/26	— Proposition de la Délégation soviétique concernant une somme à titre d'avance, destinée à couvrir les frais d'organisation de la Commission du Danube	252
CD/SES 1/27	— Règles de procédure de la Commission du Danube	214
CD/SES 1/28	— Amendement de la Délégation tchécoslovaque au projet de l'ordre du jour de la II-ème session de la Commission du Danube	254
CD/SES 1/29	— Rapport de la Sous-commission de vérification des pleins pouvoirs	257
CD/SES 1/30	— Rapport du Président de la Sous-commission de rédaction à la I-ère session de la Commission du Danube	256
CD/SES 1/31	— Décision concernant le paiement par les Etats danubiens d'une somme à titre d'avance, destinée à couvrir les frais d'organisation de la Commission du Danube	221
CD/SES 1/32	— Procès-verbal de la séance de la Sous-commission de rédaction à la I-ère session de la Commission du Danube	255
CD/SES 1/33	— Ordre du jour de la II-ème session de la Commission du Danube	222
CD/SES 1/34	— Statut relatif à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	219

I N D E X
du deuxième tome
des procès-verbaux de la Commission du Danube

		Tome 2 Pages
CD/SES 2/5	— Projet du Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	195
CD/SES 2/7	— Amendement de la Délégation roumaine au projet du Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	200
CD/SES 2/8 Rev 1	— Plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1950	176
CD/SES 2/9	— Amendement de la Délégation yougoslave au projet du Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	201
CD/SES 2/13	— Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	178
CD/SES 2/14	— Décision concernant le budget de la Commission du Danube pour l'année 1950	184
CD/SES 2/15	— Budget de la Commission du Danube pour l'année 1950	185
CD/SES 2/18	— Ordre du jour de la II-ème session de la Commission du Danube	175
CD/SES 2/19	— Décision concernant le sort des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube	190
CD/SES 2/21	— Décision concernant la navigation dans le secteur Gabčíkovo-Gönyü	189
CD/SES 2/22	— Extrait du procès-verbal No. 16 „Ordre du jour de la III-ème session de la Commission du Danube“	191

I N D E X
du troisième tome
des procès-verbaux de la Commission du Danube

		Tome 3 Pages
CD/SES 3/5	— Budget de la Commission du Danube pour 1951	358
CD/SES 3/4	— Rapport des Services de la Commission du Danube sur les conditions de la navigation dans le secteur des seuils du Danube Rajka-Gönyü	335
CD/SES 3/6	— Rapport sur le pavillon et le sceau de la Commission du Danube	348
CD/SES 3/8	— Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur son travail pendant l'année 1950	319
CD/SES 3/10	— Rapport du Groupe de travail pour la vérification de l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube pour 1950	335
CD/SES 3/11	— Rapport sur le plan de travail de la Commission du Danube pour 1950	345
CD/SES 3/17	— Rapport du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1950	347

CD/SES 3/18	— Proposition de la Délégation tchécoslovaque au point 7 de l'ordre du jour	372
CD/SES 3/19	— Proposition de la Délégation yougoslave au point 5 de l'ordre du jour	371
CD/SES 3/20	— Proposition de la Délégation hongroise sur la question de la formation d'un Groupe de travail concernant le point 1 du plan de travail de la Commission pour 1951	369
CD/SES 3/21	— Proposition de la Délégation yougoslave au point 7 de l'ordre du jour	373
CD/SES 3/27	— Ordre du jour de la III-ème session de la Commission du Danube	351
CD/SES 3/28	— Décision sur le rapport du Secrétariat concernant son travail en 1950	352
CD/SES 3/29	— Décision concernant la création d'une Administration fluviale spéciale dans le secteur Rajka-Gönyü	353
CD/SES 3/30	— Décision sur le déblaiement du Danube des bâtiments coulés	354
CD/SES 3/31	— Décision sur l'édition des nouvelles cartes et du routier du Danube	355
CD/SES 3/32	— Plan de travail de la Commission du Danube pour 1951 . .	356
CD/SES 3/33	— Décision sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1950 et le budget de la Commission du Danube pour 1951	337
CD/SES 3/34	— Décision sur le pavillon et le sceau de la Commission du Danube	361
CD/SES 3/35	— Résolution sur la question de la formation d'un Groupe de travail concernant le point 1 du plan de travail de la Commission pour 1951	364
CD/SES 3/36	— Décision sur l'ordre du jour préliminaire et date de la convocation de la IV-ème session de la Commission du Danube .	365
CD/SES 3/37	— Décision sur l'approbation des procès-verbaux de la Commission du Danube	366
CD/SES 3/38	— Projet de résolution de la Délégation yougoslave au point 3 de l'ordre du jour	370
CD/SES 3/39	— Rapport sur l'édition des cartes et du routier du Danube .	341
CD/SES 3/40	— Rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1950 et le budget de la Commission du Danube pour 1951	345

I N D E X
du quatrième tome
des procès-verbaux de la Commission du Danube

CD/SES 4/3	— Ordre du jour de la quatrième session de la Commission du Danube	303
CD/SES 4/7	— Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 69 du projet des Dispositions fondamentales	363
CD/SES 4/8	— Amendement de la Délégation soviétique à l'art. 79 du projet des Dispositions fondamentales	366

CD/SES 4/9	— Amendement de la Délégation bulgare à l'art. 59 du projet des Dispositions fondamentales	362
CD/SES 4/10	— Amendement de la Délégation tchécoslovaque à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales	364
CD/SES 4/10a	— Précision rédactionnelle à l'art. 78 du projet des Dispositions fondamentales	365
CD/SES 4/11	— Amendement de la Délégation hongroise à l'art. 81 du projet des Dispositions fondamentales	367
CD/SES 4/16	— Décision concernant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	304
CD/SES 4/17	— Décision concernant les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube	358
CD/SES 4/18	— Décision concernant les taxes particulières sur le Danube	359
CD/SES 4/19	— Décision concernant la confirmation de la nomination des Secrétaires adjoints de la Commission du Danube	340
CD/SES 4/20	— Décision concernant l'ordre du jour préliminaire de la V-ème session	341
CD/SES 4/21	— Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (après la discussion dans le Groupe de travail)	346
CD/SES 4/22	— Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	305
CD/SES 4/23	— Rapport sur le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	283
CD/SES 4/24	— Rapport du Président du Groupe de travail de la Commission du Danube sur le résultat de la discussion du projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	291
CD/SES 4/27	— Rapport sur les taxes de navigation et taxes particulières sur le Danube	297
CD/SES 4/30	— Précisions rédactionnelles au projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	368
CD/GT/1	— Projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (présenté par le Secrétariat)	345
CD/GT/2	— Rapport sur le projet des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	283
CD/GT/6	— Amendements de la Délégation tchécoslovaque au projet des Dispositions fondamentales	347
CD/GT/7	— Amendements de la Délégation bulgare au projet des Dispositions fondamentales	348
CD/GT/8	— Amendements de la Délégation hongroise au projet des Dispositions fondamentales	349
CD/GT/9	— Amendements de la Délégation roumaine au projet des Dispositions fondamentales	350
CD/GT/10	— Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Dispositions fondamentales	351
CD/GT/11	— Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Dispositions fondamentales	360

I N D E X
 du cinquième tome
 des procès-verbaux de la Commission du Danube

	Tome 5 Pages
CD/SES 5/4	— Projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube 369
CD/SES 5/5	— Rapport sur l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube 307
CD/SES 5/6	— Rapport sur l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube 311
CD/SES 5/7	— Rapport sur la surveillance douanière sur le Danube . . . 331
CD/SES 5/8	— Rapport sur la surveillance sanitaire sur le Danube . . . 335
CD/SES 5,9	— Rapport sur le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1952 340
CD/SES 5/12	— Amendements de la Délégation yougoslave au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube . . 370
CD/SES 5/13	— Rapport du Secrétariat de la Commission du Danube sur le travail durant l'année 1951 295
CD/SES 5/14	— Ordre du jour de la V-ème session de la Commission du Danube 347
CD/SES 5/15	— Amendement de la Délégation bulgare au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube 374
CD/SES 5/16	— Rapport du Groupe de travail de vérification du rapport sur l'exécution du plan de travail de la Commission du Danube en 1951 305
CD/SES 5/17	— Amendements de la Délégation hongroise au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube . . . 375
CD/SES 5/18	— Amendements de la Délégation tchécoslovaque au projet des Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube . . 376
CD/SES 5/20	— Décision concernant le rapport du Secrétariat sur le travail durant l'année 1951 348
CD/SES 5/21	— Plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1952 349
CD/SES 5/24	— Décision concernant l'établissement d'un système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube . . . 350
CD/SES 5/26	— Décision concernant les questions de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube 351
CD/SES 5/28	— Décision concernant l'exécution du budget en 1951 et le budget de la Commission pour l'année 1952 352
CD/SES 5/28a	— Rapport du Groupe de travail de vérification de l'exécution du budget en 1951 et concernant le projet du budget de la Commission pour l'année 1952 342
CD/SES 5/29	— Décision concernant l'unification des règles de la surveillance fluviale applicables au Danube 356
CD/SES 5/30	— Décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation de la VI-ème session 366
CD/SES 5/31	— Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube . . 357
CD/SES 5/32	— Budget de la Commission du Danube pour l'année 1952 . . 353