

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ

13

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

ТOME

13

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

TOME 13

Treizième session

tenue à Budapest

du 7 au 15 décembre 1955

(Procès-verbaux N^o 82—86)

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| LISTE DES DELEGATIONS | 191 |
| PROCES-VERBAL N° 82 | <p>Ouverture de la session — Ordre du jour — Discussion — Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955 — Examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955 — Rapport N° 1 du groupe de travail pour les questions financières — Discussion — Décision concernant l'examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955</p> <p style="text-align: right;">195</p> <p>(Séance du 7 décembre 1955)</p> |
| PROCES-VERBAL N° 83 | <p>Rapport du groupe de travail pour l'examen du rapport du Directeur de l'appareil — Discussion — Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission du Danube — Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube</p> <p style="text-align: right;">205</p> <p>(Séance du 9 décembre 1955)</p> |
| PROCES-VERBAL N° 84 | <p>Projet du budget de la Commission du Danube pour 1956 et Note explicative y annexée — Informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales concernant les travaux effectués afin d'assurer et d'améliorer la navigation ainsi que les grands travaux projetés sur leurs secteurs du Danube pour les 5-7 à venir (Délégations de la République Tchécoslovaque, de la RPH, de la RPFY, de la RPR, de l'Administration Fluviale des Portes de Fer)</p> <p style="text-align: right;">215</p> <p>(Séance du 13 décembre 1955)</p> |
| PROCES-VERBAL N° 85 | <p>Informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales (Délégations de la RPB, de l'URSS, de l'Administration Fluviale du Bas Danube) — Rapport du groupe de travail sur l'élaboration d'une méthode uniforme pour l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube — Discussion — Décision concernant l'information du Directeur de l'appareil</p> <p style="text-align: right;">219</p> <p>(Séance du 14 décembre 1955)</p> |
| PROCES-VERBAL N° 86 | <p>Informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Flu-</p> |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| viales spéciales concernant les travaux effectués afin d'assurer et d'améliorer la navigation ainsi que les grands travaux projetés sur leurs secteurs du Danube pour les 5-7 ans à venir (discussion) — Décision concernant les informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales — Projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1956 — Discussion — Rapport du groupe de travail sur le projet du budget de la Commission du Danube pour 1956 — Discussion — Décision concernant le budget de la Commission du Danube pour 1956 — Divers — Décision concernant la nomination du directeur adjoint pour le Secrétariat et du chef de la section de planification et de statistique de la Commission du Danube — Projet complété du plan de travail de la Commission pour 1956 — Discussion — Plan de travail de la Commission du Danube pour 1956 — Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube — Clôture de la session..... | 227 |
| (Séance du 15 décembre 1955) | |

ANNEXES

I. RAPPORTS

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 — CD/SES 13/1 et annexe..... | 247 |
| Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour l'année 1955 — CD/SES 13/3 | 253 |
| Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube — CD/SES 13/4 | 262 |
| Rapport N° 1 du groupe de travail pour les questions financières — CD/SES 13/5..... | 275 |
| Rapport du groupe de travail pour la vérification du rapport du Directeur sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955 — CD/SES 13/9 | 277 |
| Rapport du groupe de travail sur l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube — CD/SES 13/12 | 281 |
| Rapport du groupe de travail pour l'examen du projet du budget de la Commission du Danube pour 1956 — CD/SES 13/13 | 287 |
| Information de la Délégation tchécoslovaque sur les travaux exécutés sur le Danube afin d'assurer et d'améliorer les conditions de navigation pendant la période de 1945 à 1954 — CD/SES 13/23 | 289 |
| Information de la Délégation hongroise — CD/SES 13/24..... | 294 |

| | <u>Pages</u> |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Information de l'Administration Fluviale des Portes de Fer — CD/SES 13/25 | 301 |
| Information de la Délégation yougoslave — CD/SES 13/26 | 302 |
| Information de la Délégation roumaine — CD/SES 13/27 | 311 |
| Information de la Délégation bulgare — CD/SES 13/28 et une annexe | 317 |
| Information de la Délégation soviétique — CD/SES 13/29 | 328 |
| Information de l'Administration Fluviale du Bas Danube — CD/SES 13/30 | 331 |

II. DÉCISIONS

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ordre du jour de la treizième session de la Commission du Danube — CD/SES 13/7 | 339 |
| Décision de la treizième session de la Commission du Danube concernant l'examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955 — CD/SES 13/8 | 340 |
| Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955 — CD/SES 13/10 | 341 |
| Décision concernant l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube — CD/SES 13/14 | 342 |
| Décision concernant les informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube — CD/SES 13/17 | 343 |
| Décision concernant la nomination du directeur adjoint pour le Secrétariat et du chef de la section de planification et de statistique de la Commission du Danube — CD/SES 13/19 | 344 |
| Plan de travail de la Commission du Danube pour 1956 — CD/SES 13/20 | 345 |
| Décision concernant le budget de la Commission du Danube pour 1956 — CD/SES 13/21 | 347 |
| Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XIV ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 13/22 | 348 |

III. PROJETS ET AMENDEMENTS

Pages

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ordre du jour préliminaire de la treizième session de la Commission du Danube — CD/SES 13/2 | 351 |
| Projet du budget de la Commission du Danube pour 1956 — CD/SES 13/11 et une annexe | 352 |
| Projet de décision concernant les informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube — CD/SES 13/15 | 356 |
| Projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1956 — CD/SES 13/16 | 357 |
| Projet complété du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956 — CD/SES 13/16a | 358 |

LISTE DES DELEGATIONS

des pays danubiens, présentes à la treizième session de la Commission du Danube

Délégation bulgare

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Dimitrii Konstantinov Grekov | — Représentant de la R.P.B. à la Commission du Danube |
| Staiko Stankov Staikov | — Suppléant du Représentant de la R.P.B. à la Commission du Danube |
| Rostislav Rostislavov Blaskov | — Expert |
| Nikolai Roussev Kojouharov | — Expert |

Délégation hongroise

- | | |
|---------------|--------------------------------------------------------------------|
| Endre Sik | — Représentant de la R.P.H. à la Commission du Danube |
| Gyula Némethi | — Suppléant du Représentant de la R.P.H. à la Commission du Danube |
| László Rosta | — Expert |
| József Bélai | — Expert |
| István Kutasi | — Expert |
| Dezső Enökl | — Expert |
| Kálmán Töri | — Expert |

Délégation roumaine

- | | |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Alexandru Lazareanu | — Représentant de la R.P.R. à la Commission du Danube |
| Mihai Semencescu | — Suppléant du Représentant de la R.P.R. à la Commission du Danube |
| Andrei Gellert | — Expert |
| Androne Nae | — Expert |

Délégation soviétique

- | | |
|------------------|---------------------------------------------------------------------|
| V. A. Brykine | — Représentant de l'U.R.S.S. à la Commission du Danube |
| L. I. Kapikraian | — Suppléant du Représentant de l'U.R.S.S. à la Commission du Danube |
| A. D. Keiline | — Expert |
| P. G. Gromov | — Expert |
| I. M. Griaznova | — Secrétaire |

Délégation tchécoslovaque

Jan Čech

— Représentant de la République Tchécoslovaque
à la Commission du Danube

Josef Fišer

— Expert

František Pančíř

— Expert

Koloman Miškovský

— Expert

Délégation yougoslave

Ilija Topaloski

— Représentant de la R.P.F.Y. à la Commission
du Danube

Ivan Brukner

— Membre de la Délégation

Siniša Petrović

— Membre de la Délégation

Dimitrije Hadži-Pavlović

— Membre de la Délégation

Ljubica Vitaljić

— Membre de la Délégation

PROCES-VERBAL
N° 82

DE LA TREIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
Séance tenue à Budapest
le 7 décembre 1955

Président:

M. Endre Sik

Représentants:

| | |
|-----------------------------------------------------|--------------|
| République Populaire de Bulgarie — | M. Grekov |
| République Populaire Hongroise — | M. Sik |
| République Populaire Roumaine — | M. Lazareanu |
| République Tchécoslovaque — | M. Čech |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques — | M. Brykine |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie — | M. Topaloski |

La séance est ouverte à 10 heures 10 minutes.

M. Sik, Président de la Commission du Danube, salue les représentants et les membres des délégations des Etats danubiens à la Commission du Danube.

La treizième session de la Commission du Danube, dit *M. Sik*, se réunit à un moment où tous les Etats épris de paix, tous les partisans honnêtes de la paix et de la coopération amicale entre les peuples concentrent tous leurs efforts pour créer une base sûre d'une paix durable sur la terre et pour la consolider afin d'écarter le danger d'une nouvelle guerre, contribuer au développement des liens d'amitiés et des relations d'affaires entre les peuples et, par cela même, ouvrir une ère nouvelle et heureuse dans l'histoire de l'humanité.

La précédente session, la douzième, a été tenue à un moment où nombre de pas décisifs ont été faits et de nombreuses mesures ont été prises, en premier lieu sur l'initiative de l'Union Soviétique, que tous les peuples épris de paix ont soutenus et approuvés; parmi ceux-ci citons la conclusion du Traité d'Etat avec l'Autriche et la déclaration de sa neutralité perpétuelle, la nouvelle proposition de l'Union Soviétique concernant le désarmement, la convocation de la Conférence de Genève des chefs des gouvernements des Quatre grandes puissances, les pourparlers entre les délégations gouvernementales soviétique et yougoslave à Belgrade, qui ont ouvert devant le monde des perspectives nouvelles et sans précédent dans la voie assurant les conditions de la coexistence pacifique entre tous les peuples et toutes les nations.

Au cours des six mois écoulés depuis la dernière session deux conférences ont été tenues à Genève. La Conférence des Quatre Chefs de Gouvernement eut pour résultat un changement fondamental dans l'atmosphère internationale. Cette Conférence a clairement montré au monde entier que la guerre n'est pas inévitable, que si la bonne volonté et des intentions pacifiques existent il y a toute possibilité de régler tous les problèmes internationaux par la voie des négociations et des concessions réciproques.

Même si la deuxième Conférence de Genève, celle des ministres des Affaires étrangères des Quatre Puissances, qui a suivi la Conférence des Chefs de Gouvernement n'apporta pas de décision essentielle, elle fut cependant très utile, car le fait même d'une discussion sincère et multilatérale des questions fondamentales non résolues des relations internationales sera sans aucun doute utile à la cause de la paix. La Conférence indiqua non seulement les difficultés et obstacles qui entravent la solution de ces problèmes dans l'intérêt de tous les peuples mais elle indiqua aussi l'existence des possibilités d'écarter progressivement ces obstacles. La Conférence a montré qu'il existe un terrain réel pour la solution de ces questions, pour le développement de la coopération internationale, il ne faut pour cela que la bonne volonté de tous les Etats participant aux pourparlers, le désir sincère et actif d'agir dans l'esprit de Genève.

Une des questions essentielles qui figurait à l'ordre du jour de la Conférence de Genève était le développement des relations entre les pays de l'Est et de l'Ouest. Le développement de ces relations, leur élargissement et amélioration constants sont les prémisses de la coexistence pacifique et de la coopération entre tous les pays.

La Commission du Danube, par sa nature même, est une organisation qui contribue à un tel développement. En réalisant sa tâche fondamentale, c.-à-d. en améliorant les conditions de la navigation sur le Danube, ce grand fleuve qui unit l'Est à l'Ouest, elle rend un service précieux à la cause de la paix et de la coopération pacifique entre les peuples.

Six ans seulement se sont écoulés depuis la constitution de la Commission du Danube. Six ans ce n'est pas une période très longue, néanmoins nous pouvons constater avec satisfaction qu'au cours de ce laps de temps relativement court un grand travail a été réalisé, qui a, dans une mesure non négligeable, contribué au développement de la navigation sur le Danube.

Parallèlement avec l'activité toujours croissante des entreprises de navigation des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, les bateaux d'au tres Etats danubiens, ceux de la République d'Autriche et de la République Fédérale Allemande, apparaissent toujours plus fréquemment sur le Danube. Ceci est encore un indice de la coopération internationale dans le bassin danubien.

L'autorité de notre Commission, son importance internationale, se sont fermement établies au cours de cette période.

Ce n'est pas un hasard que les recommandations élaborées par la Commission et touchant telle ou telle question pratique de la navigation rencontrent beaucoup d'intérêt et sont pleinement reconnues par nombre d'autres organisations internationales.

La Commission du Danube est une organisation internationale. Elle a pour but d'assurer sur le Danube une navigation libre aux bateaux de tous les pays. Mais c'est une organisation des Etats danubiens qui ont créé et signé la Convention du Danube de 1948. Elle établit tout son travail sur la base de cette Convention et tout ce que la Commission a effectué au cours de ses six années d'existence découle directement des dispositions de la Convention.

Cependant, nombre de tâches importantes prévues par la Convention n'ont pas encore été exécutées, c'est pourquoi il faudra à l'avenir aussi concentrer tous les efforts pour leur réalisation.

L'ordre du jour de la présente session comprend outre les travaux courants (examen de l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955 et du rapport financier pour 11 mois de l'année 1955, adoption du plan de travail et du budget pour 1956) deux questions importantes dont la discussion peut et doit contribuer à la réalisation de deux tâches essentielles de la Commission du Danube, celles-ci sont: l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube ainsi que les grands travaux effectués sur certains secteurs du Danube pour assurer et améliorer la navigation, et ceux projetés pour les 5—7 ans à venir.

Je suis convaincu, dit Monsieur Sik, que par l'effort commun de toutes les délégations et l'atmosphère de travail, amicale stablement établie dans la Commission, la session mènera son travail avec succès et, par cela même, fera un nouvel apport précieux à l'oeuvre commune de l'amélioration de la navigation sur le Danube.

La treizième session de la Commission du Danube a été convoquée conformément à l'art. 1 des Règles de procédure et à la décision de la douzième session du 13 juin 1955.

Les questions suivantes figurent à l'ordre du jour préliminaire de la présente session :

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955.

2. Examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955.

3. Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

4. Informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube.

5. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956.

6. Approbation du budget de la Commission pour l'année 1956.

7. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube.

Le Président constate que les représentants des Etats membres de la Commission du Danube, munis des pleins pouvoirs officiels correspondants, sont présents à la treizième session.

Saluant le nouveau Représentant permanent de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, Monsieur I. Topaloski, lequel conformément à l'article 1 des Règles de procédure sera le Secrétaire de la Commission du Danube, et le nouveau Représentant permanent de la République Populaire Roumaine, M. A. Lazareanu, Monsieur Sik souligne qu'il les salue tous deux en leur qualité de nouveaux représentants permanents de leurs pays et en même temps comme anciens amis et collègues qui dans le passé ont déjà participé activement aux travaux de la Commission.

Le Président souhaitant à tous les présents du succès dans le travail déclare ouverte la treizième session de la Commission du Danube.

En ce qui concerne le règlement de travail de la session, le Président propose de tenir une séance plénière par jour de 10 h. à 14 h., avec un intervalle de 15 minutes au milieu de la séance.

Aucune autre proposition n'ayant été faite, le règlement de travail proposé est adopté à l'unanimité.

La session passe à l'examen de l'ordre du jour préliminaire de la treizième session de la Commission du Danube — (CD/SES 13/2).

M. Sik (Président de la Commission du Danube) propose de compléter d'un nouveau point l'ordre du jour préliminaire adopté par la douzième session; celui-ci serait le point „Divers”.

Ceci est suscité par le fait que la session devra discuter certaines questions complémentaires.

Le Président prie les représentants d'exprimer leur opinion à ce sujet.

M. Topaloski (Yougoslavie) remercie le Président pour les paroles qui lui ont été adressées.

Je suis très heureux, dit M. Topaloski, de pouvoir constater que dans les derniers temps a été créée à la Commission du Danube une atmosphère qui donne et qui, je veux le croire, donnera dans le futur des résultats positifs en faveur de tous les pays membres de la Commission du Danube ou, mieux dire, en faveur de la navigation normale et efficace sur le Danube.

Je pense que je n'exagère pas si je dis que ceci est, dans une certaine mesure, le résultat de la collaboration de mon prédécesseur lequel, en sa qualité de Secrétaire de la Commission du Danube, a établi des relations étroites avec le Président et les autres représentants des Etats danubiens.

M. Topaloski souligne le désir de la délégation yougoslave de contribuer encore davantage à cette collaboration et de continuer à jouer un rôle positif dans le travail de la Commission du Danube.

Continuant, M. Topaloski note qu'il y a encore nombre de tâches qui n'ont pas été résolues et en premier lieu celle liée à l'élaboration du plan des grands travaux de régularisation du Danube, prévue par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

L'ordre du jour de la présente session comprend aussi des questions qui touchent également directement d'autres problèmes liés à la navigation sur le Danube.

M. Topaloski, exprimant la certitude qu'en résultat d'une collaboration étroite entre toutes les délégations présentes les tâches posées devant notre session seront résolues de façon positive, déclare que la délégation yougoslave votera pour l'ordre du jour préliminaire y compris le dernier point „Divers”.

Le Président apporte un petit amendement à la proposition faite antérieurement concernant l'ordre du jour préliminaire, il propose notamment d'inclure le nouveau point „Divers” comme point 7 et ainsi le point qui a trait à l'ordre du jour à titre d'orientation et à la date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube devient le point 8.

M. Topaloski exprime son accord avec cet amendement.

M. Lazareanu (Roumanie) remerciant le Président pour ses salutations chaleureuses dit que la délégation roumaine va, dans le futur tout comme dans le passé, travailler en étroite collaboration avec toutes les délégations des Etats membres de la Commission du Danube, contribuant ainsi à l'exécution des tâches posées devant la Commission dans le domaine de la navigation.

La délégation roumaine est d'accord avec la proposition du Président faite au sujet de l'ordre du jour préliminaire de la treizième session et votera pour son adoption.

Comme plus personne ne désire prendre la parole le Président met au vote l'ordre du jour préliminaire de la treizième session de la Commission du Danube.

L'ordre du jour de la treizième session de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité — (CD/SES 13/7).

Avant de passer à la discussion du premier point de l'ordre du jour, le Président propose que conformément à l'art. 14 des Règles de procédure, et outre le groupe de travail pour les questions financières, qui sous la présidence de M. Grekov, représentant de la République Populaire de Bulgarie, a déjà commencé son activité avant l'ouverture de la session, et devrait la continuer pour l'examen du point 6, deux autres groupes de travail

soient encore constitués, l'un pour l'examen du rapport du Directeur sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955 (point 1 de l'ordre du jour) et l'autre sur l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube (point 3 de l'ordre du jour).

En ce qui concerne le groupe de travail pour l'examen des informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube (point 4 de l'ordre du jour), le Président propose de ne pas former de groupe de travail à ce sujet pour le moment. Si, après avoir pris connaissance des informations, la nécessité d'avoir un groupe de travail se présente, celui-ci pourra être formé en cours de travail.

Le Président prie M. Brykine, représentant de l'Union Soviétique, de convoquer le groupe de travail pour le point 1 de l'ordre du jour et M. Čech, représentant de la République Tchécoslovaque, pour le point 3.

La proposition du Président est adoptée à l'unanimité.

La session passe à l'examen du point 1 de l'ordre du jour - Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955.

La parole est à M. Halatcheff, Directeur de l'appareil de la Commission du Danube qui informe la session sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955 — (CD/SES 13/3).

Etant donné que le rapport du Directeur de l'appareil sera d'abord examiné par le groupe de travail sa discussion est remise jusqu'à présentation du rapport du groupe de travail.

Le Président annonce un intervalle.

(Après l'intervalle)

La session passe au point 2 de l'ordre du jour — Examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955.

La parole est à Mme Avramescu, chef-comptable de la Commission du Danube, qui donne lecture de la note explicative au rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955 — (CD/SES 13/4).

Le Président propose d'écouter le rapport du groupe de travail pour les questions financières. La parole est à M. Grekov, président du groupe de travail pour les questions financières, qui présente le rapport — (CD/SES 13/5).

Le Président prie les représentants d'émettre leur opinion au sujet du rapport financier, du rapport du groupe de travail et du projet de décision proposé par le groupe de travail.

M. Brykine (Union Soviétique) dit que le rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955, présenté à la treizième session, a été examiné en détail et discuté à la réunion du groupe de

travail pour les questions financières. Le rapport du groupe de travail et la note explicative au rapport sur l'exécution du budget indiquent qu'en 1955, tout comme au cours des années précédentes, l'appareil de la Commission a été guidé par le désir d'exécuter le plan de travail de la Commission avec une dépense des ressources minima.

Ceci donne des raisons suffisantes pour que le rapport sur l'exécution du budget pour 11 mois de l'année 1955 puisse être approuvé.

La délégation soviétique est d'accord avec les conclusions faites par le groupe de travail sur les questions financières et s'associe au désir exprimé, à savoir, que lors de l'élaboration du projet du budget de la Commission pour 1956 il soit tenu compte des propositions et observations faites par les membres du groupe de travail au cours de la discussion du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année courante.

La délégation soviétique approuve le projet de décision concernant le point 2 de l'ordre du jour, proposé par le groupe de travail, et votera pour son adoption.

M. Čech (Tchécoslovaquie), au nom de la délégation tchécoslovaque, exprime une opinion positive tant en ce qui concerne le rapport sur l'exécution du budget de la Commission et la note explicative y annexée, qu'en ce qui concerne le rapport du groupe de travail pour les questions financières.

M. Čech indique qu'il découle du rapport présenté que la dépense des ressources a été effectuée dans les limites des sommes approuvées, car une économie a été réalisée à tous les articles du budget; ce solde considérable des ressources sera employé en partie pour couvrir les frais jusqu'à la fin de l'année quant au reste il sera reporté pour l'année prochaine.

D'après l'opinion de la délégation tchécoslovaque l'expérience acquise aidera, tout comme jusqu'à présent, à l'établissement d'un budget réel et contribuera aussi à planifier encore mieux les ressources de la Commission et leur dépense dans la limite des sommes allouées par article.

La délégation tchécoslovaque est d'accord avec le projet de décision proposé par le groupe de travail et votera pour son adoption.

M. Némethi (Hongrie) dit que la délégation hongroise est d'accord avec l'opinion exprimée au cours des réunions du groupe de travail sur les questions financières en ce qui concerne la nécessité de tenir compte de l'expérience acquise dans le domaine de l'économie des fonds budgétaires.

Comme cela a déjà été établi il existe une économie approximative de 107 000 roubles dont 53 000 roubles ont été économisés à l'art. „Appointements” du fait qu'il existe des postes vacants. De même une grande économie d'une somme de 20 000 roubles a été réalisée à l'art. „Edition du matériel de la Commission”. Il est assez difficile d'établir exactement la somme nécessaire pour la couverture du coût des travaux d'édition.

Exception faite des deux sommes susmentionnées, les 34.000 roubles qui restent ne représentent que 3 % du fonds général.

S'il était exigé que les sommes dépensées correspondent toujours exactement aux sommes planifiées on pourrait créer dans le futur une situation dans laquelle il serait nécessaire de dépenser jusqu'à la fin de l'année toutes les réserves qui se présentent au budget de la Commission.

Tenant compte de ce qui a été exposé, la délégation hongroise approuve le projet de décision proposé par le groupe de travail et votera pour son adoption.

Personne ne désirant prendre la parole, *le Président* met au vote le projet de décision.

La décision concernant l'examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/8).

La séance est levée à 13 heures 15 minutes.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé: E. SIK

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: I. TOPALOSKI

PROCES-VERBAL N° 83

DE LA TREIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue à Budapest
le 9 décembre 1955

Présidée par

M. D. Grekov

Représentants:

| | | |
|---------------------------------------------------|---|--------------|
| République Populaire de Bulgarie | — | M. Grekov |
| République Populaire Hongroise | — | M. Némethi |
| République Populaire Roumaine | — | M. Lazareanu |
| République Tchécoslovaque | — | M. Čech |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques | — | M. Brykine |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie | — | M. Topaloski |

La séance est ouverte à 10 heures 25 minutes.

La session continue la discussion du point 1 de l'ordre du jour — Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955.

Le groupe de travail formé pour l'examen du point 1 de l'ordre du jour ayant terminé son activité, *M. Brykine* président du groupe de travail soumet à l'attention de la session le rapport approuvé à la réunion du groupe de travail — (CD/SES 13/9).

Le Vice-président de la Commission prie les représentants d'émettre leur opinion sur le rapport du Directeur et sur celui du groupe de travail.

La parole est à *M. Čech* (Tchécoslovaquie).

La délégation tchécoslovaque, dit *M. Čech*, prend note et apprécie le fait que l'appareil de la Commission a non seulement entièrement exécuté le plan de travail approuvé par la onzième session mais l'a aussi dépassé.

M. Čech souligne que le tableau synoptique de la position du balisage sur le Danube, les cartes nautiques, les routiers et les annuaires méritent une appréciation particulière vu l'utilité qu'ils présentent et leur nécessité lors de la navigation sur le Danube.

La délégation tchécoslovaque exprime encore une fois son appréciation positive au sujet du travail effectué par la Commission du Danube; elle soutient le projet de décision inclu dans le rapport du groupe de travail et votera pour son adoption.

M. Némethi (Hongrie), réaffirmant l'opinion positive déjà exprimée par la délégation hongroise au sujet de l'activité de l'appareil, s'arrête seulement sur quelques détails.

En liaison avec l'élaboration prochaine du plan des grands travaux sur le Danube, *M. Némethi* note l'importance de telles questions comme le recueil des propositions et projets sur le plan des grands travaux des Etats danubiens. Dans le rapport du Directeur de l'appareil il a été indiqué que les hauts niveaux survenus sur le Danube en 1954 ont modifié le profil du lit sur le secteur hongrois et que ceci a rendu nécessaire la réélaboration des projets établis par les organisations hongroises.

La délégation hongroise apprécie hautement la publication des cartes nautiques et des routiers car ceci facilite le travail des bateliers, quant aux annuaires hydrologiques publiés par la Commission ceux-ci aident non seulement les bateliers mais aussi les hydrotechniciens. *M. Némethi* constate avec satisfaction qu'à l'avenir le contenu des annuaires hydrologiques continuera, dans les limites des possibilités réelles, à être élargi et comprendra encore plus d'éléments hydrologiques.

La carte synoptique du Danube, tout comme l'indicateur kilométrique, seront d'une grande utilité pour les navigateurs et les services de dispatcher. En ce qui concerne l'élaboration des recommandations relatives à la surveillance phytosanitaire et vétérinaire c'est avec plaisir que les organisations compétentes hongroises offriront le concours de leurs experts afin de prêter l'aide nécessaire.

La publication des bulletins mensuels, des prévisions des niveaux du Danube et des avis nautiques aidera beaucoup aussi les bateliers qui auront ainsi la possibilité de connaître les niveaux attendus sur les secteurs éloignés de leurs lieux de stationnement et pourront mieux se préparer à leur travail, ce qui, sans aucun doute, augmentera la sécurité de la navigation.

Il faut mentionner que les représentants de la Commission du Danube ont participé aux travaux du Congrès hydrologique tenu par l'Académie des Sciences de Hongrie. Deux rapports sur la navigation sur le Danube ont été écoutés à ce Congrès.

Le bon travail de l'appareil témoigne par des faits comment la navigation sur le Danube peut être améliorée.

Tenant compte de ce qui a été dit la délégation hongroise exprime son accord avec le projet de décision proposé par le groupe de travail et votera pour son adoption.

M. Staikov (Bulgarie) dit qu'à la réunion du groupe de travail la délégation bulgare a déjà donné une appréciation positive du travail de l'appareil en ce qui concerne l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955.

Le rapport du groupe de travail reflète pleinement l'appréciation positive de toutes les délégations ainsi que les observations et désirs qui ont été exprimés lors de l'examen du rapport du Directeur.

La délégation bulgare est entièrement d'accord avec le rapport du groupe de travail et le projet de décision qui a été proposé et votera pour leur adoption.

M. Brykine (Union Soviétique) dit dans son intervention que l'activité déployée en 1955 par la Commission et son appareil a été éclairée avec suffisamment de détails dans le rapport du Directeur tout comme dans le rapport du groupe de travail.

Une appréciation positive de l'activité de l'appareil a été donnée dans le rapport du groupe de travail ainsi que dans les interventions des représentants, appréciation qui correspond entièrement à l'opinion de la délégation soviétique.

En discutant le travail effectué par la Commission du Danube en 1955, la délégation soviétique considère nécessaire d'attirer l'attention sur une des circonstances importantes qui ont contribué à l'exécution des tâches posées devant la Commission conformément à la Convention de 1948, et de toucher certaines questions ayant trait à son activité future.

Outre la collaboration sincère et amicale entre les Etats danubiens représentés à la Commission, l'amélioration générale qui s'est produite au cours des dernières années dans la situation internationale et dont il résulte un élargissement de collaboration et des relations entre les Etats, contribue aussi à rendre fructueux le travail de la Commission.

On peut constater avec satisfaction, dit *M. Brykine*, que, de son côté, la Commission du Danube fait aussi son apport à la cause du renforcement de la collaboration internationale.

D'après l'opinion de la délégation soviétique, lors de l'ouverture de la

présente session le Président de la Commission du Danube, M. Sik, a souligné avec justesse la pensée que la Commission du Danube, par sa nature même, est une organisation qui promouvoit le développement de la collaboration entre les Etats danubiens. La collaboration croissante entre les Etats du bassin danubien se manifeste non seulement dans l'activité fructueuse de la Commission mais aussi en ce que les contacts entre tous les Etats danubiens s'élargissent et se consolident.

En rapport avec cela il serait approprié de mentionner la réunion des représentants des entreprises de navigation de tous les Etats danubiens qui a été tenue à Bratislava en septembre 1955.

Les travaux de cette réunion, d'après l'appréciation unanime de tous les participants, ont été fructueux et utiles en premier lieu du point de vue de l'établissement des contacts et de celui du développement de la collaboration entre les Etats danubiens dans le domaine de la navigation. Ceci se manifeste aussi dans le fait qu'à Bratislava la décision a été prise de tenir régulièrement à l'avenir des réunions des représentants des entreprises de navigation de tous les Etats danubiens en vue d'un échange d'expériences et de l'élargissement des contacts.

Il va de soi que la Commission ne peut se tenir à l'écart de ceci et qu'elle doit, de son côté, y prêter tout le concours possible; elle pourrait en particulier proposer ses services en ce qui concerne l'organisation et le déroulement de telles réunions.

Il faut noter que les problèmes discutés à la réunion de Bratislava sont en relation directe avec l'activité de la Commission du Danube puisqu'ils ont trait à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube. D'autre part, l'organisation et le déroulement des réunions des entreprises de navigation des Etats danubiens effectués avec l'aide de la Commission du Danube rapprochera encore plus le travail de la Commission à la pratique et aux besoins de la navigation sur le Danube. Grâce à cette initiative, les contacts et la collaboration entre les entreprises de navigation des Etats danubiens seront facilités, car la Commission dispose de l'appareil nécessaire et possède déjà une certaine expérience du travail dans ce sens.

Le fait que ces dernières années nombre d'accords ont été conclus entre les gouvernements tout comme entre les organisations de navigation de divers Etats danubiens présente aussi, sans aucun doute, de l'intérêt. Ces accords se rapportent à l'application pratique des principes fondamentaux stipulés dans la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

La Commission du Danube pourrait prendre sur elle la tâche de recueillir et de publier les accords susmentionnés étant donné qu'un tel travail serait utile à tous les Etats danubiens.

D'après l'opinion de la délégation soviétique, il serait rationnel que, outre le recueil des lois et décrets des Etats danubiens sur la navigation, actuellement en voie de préparation, l'appareil commence, dès 1956, la préparation d'un recueil des accords conclus entre les gouvernements ou entre les organisations correspondantes des Etats danubiens, dans le domaine de la navigation.

En conclusion, la délégation soviétique voudrait exprimer le désir de voir s'élargir les contacts entre la Commission du Danube et les autres organisations internationales correspondantes et, en particulier, de s'établir un échange systématique d'information et de documentation.

M. Brykine note en continuant que le grand travail positif de la Commis-

sion du Danube effectué au cours des années de son existence, de même que l'expérience acquise, attirent toujours plus l'attention d'autres organisations internationales s'occupant des questions de transport par voie d'eau.

Le développement des contacts entre la Commission et les organisations internationales correspondantes contribuera à accroître davantage encore l'autorité internationale de la Commission du Danube et répondra aux tâches de l'extension et de la consolidation de la collaboration internationale.

La délégation soviétique étant persuadée que les considérations exprimées par elle correspondent aux tâches posées devant la Commission de même qu'aux intérêts du développement de la navigation sur le Danube pense que les questions qu'elle a soulevées devraient se refléter dans l'activité de la Commission et seront prévues dans le plan de travail de la Commission pour 1956.

M. Topaloski (Yougoslavie) appelle l'attention de la session sur nombre de questions importantes qui se rapportent au travail de l'appareil de la Commission et au sujet desquelles la délégation yougoslave a déjà exprimé son opinion. L'appareil de la Commission du Danube, dit *M. Topaloski*, est un organe permanent qui continue l'élaboration des questions examinées au cours des sessions.

L'exécution de ce travail dépend en grande mesure de la collaboration entre l'appareil de la Commission et les institutions correspondantes des Etats danubiens, car parallèlement à cette collaboration se développe et s'améliore le travail de l'appareil: ceci est une tendance tout à fait juste, car si la collaboration ne se développait pas normalement ceci se refléterait immédiatement sur le travail de l'appareil.

M. Topaloski s'arrête ensuite sur quelques faits concrets qui éclairent la pensée de la délégation yougoslave. Dans le rapport du Directeur de l'appareil sur le point 1 du plan de travail, il est dit de poursuivre le recueil des propositions et projets des pays danubiens membres de la Commission du Danube en vue de l'élaboration et de l'envoi, pour conclusion, aux membres de la Commission du Danube, du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir. C'est là une tâche extrêmement importante qui découle de l'art. 2 de la Convention de 1948.

La délégation yougoslave estime très importante l'élaboration du plan des grands travaux et pour cette raison les organes compétents yougoslaves ont déjà envoyé à l'appareil le plan des grands travaux pour le secteur yougoslave du Danube afin que le travail puisse être effectué.

La délégation yougoslave constate avec satisfaction que d'autres Etats danubiens ont aussi envoyé leurs plans, mais il faut noter qu'il y a eu des cas où le matériel et les informations n'ont pas été envoyés à temps ou envoyés dans un état insuffisamment clair pour le travail de la Commission.

La délégation yougoslave tient compte des motifs exposés à ce sujet, il s'agit notamment de certaines difficultés de nature objective, comme par exemple les inondations, qui ont empêché certains Etats danubiens d'accomplir leurs obligations.

D'après l'opinion de la délégation yougoslave ce sont là des motifs vraiment graves mais on aurait tout de même pu faire plus qu'il n'a été fait jusqu'à présent.

Sans vouloir toucher directement ce sujet, *M. Topaloski* note que malgré les difficultés objectives qui présentent des obstacles à l'élaboration du plan,

on aurait pu tout de même envoyer le plan général des grands travaux. Même s'il existe une situation comme celle dont il a été question plus haut la conception de ce plan n'en serait pas modifiée.

M. Topaloski indique la nécessité de disposer dans l'appareil de la Commission des plans généraux des grands travaux et, s'il est nécessaire, les organisations compétentes peuvent par la suite y envoyer leurs amendements.

Il y a aussi d'autres questions concernant le travail de la Commission du Danube, pour lesquelles les contacts directs et permanents devraient exister entre l'appareil et les organes compétents des Etats danubiens.

Le représentant de l'Union Soviétique, dit M. Topaloski, a attiré notre attention par sa proposition concernant la nécessité de la collaboration avec les entreprises de navigation des Etats danubiens et a proposé que la Commission du Danube prenne à l'avenir une part active dans l'organisation des réunions des entreprises de navigation.

La délégation yougoslave considère cette proposition comme étant extrêmement utile et intéressante pour la Commission qui doit s'occuper de toutes les questions ayant trait à la navigation quelle qu'en soit la forme.

En outre, la délégation yougoslave considère aussi nécessaire de déclarer que la deuxième proposition faite par le représentant de l'Union Soviétique au sujet de l'échange des informations entre la Commission du Danube et les organisations internationales correspondantes, est extrêmement importante car la Commission du Danube étant une organisation internationale pourra, tenant compte de ses tâches concrètes et systématiques, encore mieux développer son activité en établissant des relations avec des organisations qui s'occupent des mêmes questions ou de questions semblables.

Revenant à la question concernant le travail de l'appareil, la délégation yougoslave note avec satisfaction et salue le fait que le Directeur de l'appareil, ses adjoints, les chefs de section et tous les fonctionnaires ont fait preuve de grande assiduité dans leur travail qui a été très utile à l'activité générale de la Commission.

Voilà pourquoi la délégation yougoslave approuve le rapport du groupe de travail et le projet de décision et votera pour leur adoption.

M. Lazareanu (Roumanie) dit que la délégation roumaine considère tout à fait méritée l'appréciation positive qui a été donnée lors de la réunion du groupe de travail au sujet de l'activité de l'appareil de la Commission.

Le plan de travail de la Commission du Danube a été entièrement exécuté et un grand travail de qualité a été effectué.

M. Lazareanu, ne s'arrêtant pas en détails à chaque point du rapport du Directeur, la délégation roumaine ayant déjà exprimé son opinion à ce sujet à la réunion du groupe de travail, fait quelques propositions touchant le travail pratique futur de l'appareil de la Commission.

En ce qui concerne l'élaboration et la publication de l'indicateur kilométrique, il s'agit là d'un grand travail grâce auquel une lacune sérieuse sera comblée. Les organisations compétentes roumaines étudieront ce matériel et enverront à temps leurs remarques et propositions à l'appareil de la Commission afin que l'édition de l'indicateur kilométrique puisse être accélérée.

La délégation roumaine propose de compléter l'indicateur kilométrique, peut-être sous forme d'annexe, par une description du balisage ou des signes

de balisage que l'on rencontre dans la navigation et de donner, en face des pages où est indiqué le kilométrage, le schéma du secteur décrit.

M. Lazareanu indique que le matériel et les documents de la Commission du Danube ont été bien édités.

En ce qui concerne l'exécution du point 4 du plan, la délégation roumaine note l'initiative prise par l'appareil de la Commission au sujet de l'établissement des gabarits du chenal et considère que ce travail important au point de vue de la navigation doit être poursuivi par l'appareil de façon à établir en premier lieu les gabarits assurés, existant sur le Danube, et ensuite les gabarits dont il devra être tenu compte lors de l'élaboration du plan des grands travaux.

La délégation roumaine donnera en détail son opinion à ce sujet lors de la discussion du point 4 de l'ordre du jour.

M. Lazareanu souligne que les résultats obtenus dans le travail de l'appareil de la Commission au cours de cette année, tout comme au cours des années précédentes, s'explique par la collaboration efficace de l'appareil avec les organes compétents des États danubiens et avec les Administrations Fluviales spéciales.

La délégation roumaine soutient pleinement la proposition faite par le représentant de l'Union Soviétique en ce qui concerne l'élargissement et le renforcement des contacts entre l'appareil de la Commission et les organisations compétentes des États danubiens, ainsi qu'au sujet de l'aide que l'appareil peut fournir aux entreprises de navigation et aux autres organisations compétentes dans le domaine de la navigation.

La proposition exprimée par le représentant de l'Union Soviétique, et soutenue par le représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, au sujet de l'élargissement des contacts entre la Commission du Danube et les autres organisations internationales correspondantes, est, d'après l'opinion de la délégation roumaine, sans aucun doute extrêmement importante, vu la signification de l'activité de la Commission du Danube et son rôle dans la collaboration internationale.

La délégation roumaine est d'accord avec le rapport du groupe de travail et votera pour le projet de décision proposé par lui.

Aucune observation, ni amendement n'ayant été présenté au projet de décision concernant le 1^{er} point de l'ordre du jour, le *Vice-président* propose de passer au vote.

La décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission du Danube sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/10).

Le Vice-président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

La session passe à l'examen du point 3 de l'ordre du jour — Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Le Directeur de l'appareil de la Commission du Danube, *M. Halatcheff*, demande que la parole qui lui a été donnée soit présentée au directeur-adjoint

pour les Services, *M. Malovecký*, qui donne lecture de l'information — (CD/SES 13/4).

L'information du Directeur de l'appareil devant d'abord être examinée à la réunion du groupe de travail formé lors de la première séance plénière de la session, sa discussion est remise jusqu'à ce que les travaux du groupe soient terminés.

La séance est levée à 14 heures.

*Le Vice-président de la Commission
du Danube*

Signé: D. GREKOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: I. TOPALOSKI

PROCES-VERBAL N° 84

DE LA TREIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
Séance tenue à Budapest,
le 13 décembre 1955

Présidée par

M. D. Grekov

Représentants:

| | |
|---------------------------------------------------|----------------|
| République Populaire de Bulgarie | — M. Grekov |
| République Populaire Hongroise | — M. Némethi |
| République Populaire Roumaine | — M. Lazareanu |
| République Tchécoslovaque | — M. Čech |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques | — M. Brykine |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie | — M. Topaloski |

La séance est ouverte à 10 heures 25 minutes.

La session passe à l'examen du point 6 de l'ordre du jour — Approbation du budget de la Commission pour l'année 1956.

Le Vice-président de la Commission du Danube, sur la demande de M. Topaloski (Secrétaire de la Commission du Danube), donne la parole au chef-comptable, *Mme Arramescu*, qui donne lecture du projet du budget pour 1956 et de la note explicative y annexée — (CD/SES 13/11).

Comme le groupe de travail pour les questions financières n'a pas encore examiné le projet du budget de la Commission du Danube pour 1956, sa discussion est remise jusqu'à ce que le groupe de travail ait présenté son rapport.

La session passe à l'examen du point 4 de l'ordre du jour — Informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales sur les travaux effectués sur le Danube dans le but d'assurer et améliorer la navigation sur le Danube, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube.

La parole est au représentant de la République Tchécoslovaque, *M. Čech*, qui donne lecture de l'Information — (CD/SES 13/23).

M. Nemeti, suppléant du représentant de la République Populaire Hongroise, demande que la parole soit donnée à *M. Rosta* qui donne lecture de l'Information — (CD/SES 13/24).

Le Vice-président déclare un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Sur la demande du Vice-président lecture est donnée de l'Information de l'*Administration Fluviale des Portes de Fer* — (CD/SES 13/25).

M. Topaloski, représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube, présente l'Information au nom de la délégation yougoslave — (CD/SES 13/26).

La parole est ensuite à *M. Lazareanu*, représentant de la République Populaire Roumaine qui, au nom de la délégation roumaine, présente l'Information — (CD/SES 13/27).

L'heure établie par le règlement de travail étant dépassée, la continuation de l'examen du point 4 de l'ordre du jour est remise à la quatrième séance plénière de la session.

La séance est levée à 14 heures 45 minutes.

*Le Vice-président de la Commission
du Danube*

Signé: D. GREKOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: I. TOPALOSKI

PROCES-VERBAL N° 85

DE LA TREIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
Séance tenue à Budapest
le 14 décembre 1955

Présidée par

M. D. Grekov

Représentants:

| | |
|---------------------------------------------------|-----------------|
| République Populaire de Bulgarie | — M. Grekov |
| République Populaire Hongroise | — M. Némethi |
| République Populaire Roumaine | — M. Lazareanu |
| République Tchécoslovaque | — M. Čech |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques | — M. Brykine |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie | — M. Topalowski |

La séance est ouverte à 11 heures 15 minutes.

La session continue l'examen du point 4 de l'ordre du jour — Informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube .

Le Vice-président demande que lecture soit donnée de l'information concernant le secteur bulgare du Danube. Au nom de la délégation bulgare l'Information est présentée par *M. Staikov* — (CD/SES 13/28).

La parole est à *M. Brykine*, représentant de l'Union Soviétique, qui donne lecture de l'Information — (CD/SES 13/29).

Ensuite, lecture est donnée de l'Information de l'*Administration Fluviale du Bas Danube* — (CD/SES 13/30).

Le Vice-président constate que toutes les informations données par les représentants et celles des Administrations Fluviales spéciales qui ont été entendues doivent encore être examinées par les experts et propose de passer, après l'intervalle, au point suivant de l'ordre du jour.

Le Vice-président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

La session continue la discussion sur l'information du Directeur de l'appareil concernant la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube (point 3 de l'ordre du jour).

La parole est à *M. Čech* pour donner lecture du rapport du groupe de travail.

M. Čech (président du groupe de travail) donne lecture du rapport du groupe de travail sur l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube — (CD/SES 13/12).

Le Vice-président demande aux représentants de se prononcer sur l'information du Directeur, le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

La parole est au représentant de l'Union Soviétique.

M. Brykine (Union Soviétique) dit que la question de la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube a une signification essentielle en ce qui concerne les conditions assurant la navigation.

Le Danube est une route fluviale internationale et il est extrêmement important que l'étiage navigable et de régularisation ait un caractère d'uniformité sur les secteurs des différents pays. Il est simple et facile de l'obtenir à condition que tous les pays dont le territoire est traversé par le Danube adoptent la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation.

C'est le but que la Commission du Danube s'est assigné en conformité avec les dispositions de la Convention de 1948.

L'appareil de la Commission, tout comme les experts de tous les Etats danubiens, a pris une part active à l'élaboration des propositions concernant la question donnée. De telle façon, les propositions examinées par la session sont le résultat d'un long travail commun.

La signification pratique de l'adoption d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube s'exprime dans le fait que l'application par les Etats danubiens des mesures découlant de la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation, approuvée par la Commission, permettra d'améliorer sans cesse les conditions de navigation et aura pour résultat l'exploitation la plus rationnelle de la flotte marchande du Danube.

Le groupe de travail, sous la présidence de M. Čech, a porté une grande attention aux propositions concernant le projet de la méthode d'établissement de l'étiage navigable et de régularisation et les a examinées minutieusement.

Au cours des réunions du groupe de travail, un échange d'opinion fructueux a eu lieu entre les représentants et les experts de toutes les délégations.

Il est nécessaire de souligner, comme cela a déjà été noté dans le rapport du groupe de travail, indique M. Brykine, que, dans son essence, la proposition de l'appareil au sujet de la question susmentionnée a reçu un accueil positif de la part de toutes les délégations.

Il va de soi qu'en présence d'une question aussi complexe au point de vue économique et de l'exploitation technique comme celle de la détermination d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation, on ne peut éviter une certaine divergence d'opinions au sujet de quelques dispositions concrètes.

Au nom de la délégation soviétique, M. Kapikraian a exprimé au cours des réunions du groupe de travail nombre de remarques au sujet de la proposition du Directeur de l'appareil concernant la question examinée. Il s'est notamment arrêté sur la durée de la période de calcul, sur la possibilité effective et la nécessité du choix exact de l'étiage navigable et de régularisation, sur le pourcentage de la probabilité moyenne de dépassement des niveaux, sur les cas de révision du niveau d'après la hauteur, etc.

La délégation soviétique constate avec satisfaction que le rapport du groupe de travail reflète les observations faites par elle au sujet de la proposition du Directeur de l'appareil sur la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation, tout comme les observations et considérations exprimées par les autres délégations.

La délégation soviétique considère que l'échange d'opinions qui a eu lieu et le rapport du groupe de travail contiennent des indications précieuses que l'appareil pourra mettre à profit lors de l'élaboration des recommandations de la Commission du Danube relatives à l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

La délégation soviétique est d'accord avec la proposition du groupe de travail; quant au projet de décision sur le point 3 de l'ordre du jour, elle aurait quelques amendements de rédaction.

Il est proposé d'exposer les points 2 et 3 du projet dans la rédaction suivante:

„2. Approuver comme base des recommandations de la Commission du Danube relatives à la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube les dispositions exposées dans le rapport du groupe de travail.

Prévoir dans les recommandations les questions suivantes:

- a) durée de la période de calcul,
- b) durée du cycle de calcul,

etc. . . .

3. Charger l'appareil de la Commission d'élaborer sur la base desdites dispositions un projet de recommandations concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.”

En ce qui concerne le point 4, d'après l'opinion de la délégation soviétique, les mots „prévoir . . . l'adoption” ne correspondent pas aux Règles de procédure. C'est pourquoi il est proposé de rédiger le point 4 de la façon suivante:

„Inclure à l'ordre du jour de la XIV^e session de la Commission du Danube l'examen du projet des recommandations de la Commission du Danube concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube”.

En conclusion, M. Brykine note qu'il serait utile d'envoyer les propositions élaborées au sujet de la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation aux organisations de la République d'Autriche et de la République Fédérale Allemande, ayant en vue les intérêts communs de la navigation sur tout le parcours du Danube.

M. Čech (Tchécoslovaquie) dit dans son intervention que sur les secteurs tchécoslovaco-autrichien et tchécoslovaco-hongrois du Danube, par suite d'une déposition accrue des matériaux charriés, une déformation de lit considérable est en train de se produire dont il résulte une instabilité de chenal sur ces secteurs. En outre, du fait que le profil longitudinal tombe brusquement sur le secteur des seuils Rajka—Gönyü, ainsi qu'à cause de la grande quantité de dépositions, le fond du lit, sur ce secteur, s'est élevé de 1 mètre au cours d'une période de 20 ans.

Pour les raisons mentionnées ci-haut, les organisations tchécoslovaques compétentes sont intéressées à la régularisation des secteurs de Danube précités.

Les organisations compétentes tchécoslovaco-hongroises ont présenté à ce sujet une proposition commune dans laquelle il était question de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation d'après le débit d'eau. Cette proposition est basée sur l'étiage navigable et de régularisation adopté, dont le débit est de 1000 m³/s d'après les stations hydrométriques de Bratislava et Komárno.

En précisant la proposition de l'appareil de la Commission du Danube concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation avec une probabilité de dépassement de 94 % au cours de périodes sans phénomènes de glace, les organes tchécoslovaques

ont établi que d'après les stations hydrométriques de Bratislava et Komárno les niveaux avec la probabilité de dépassement mentionnée se rapprochent à l'étiage navigable établi antérieurement.

C'est à ce niveau qu'ont été rapportées les profondeurs sur les cartes de pilotage couvrant les secteurs tchécoslovaquo-autrichien, tchécoslovaque et tchécoslovaquo-hongrois du Danube.

Sur le secteur tchécoslovaquo-hongrois du Danube il est proposé d'augmenter la profondeur du chenal jusqu'à 20 dm par l'exécution de travaux de régularisation appropriés.

L'expérience a montré que les travaux de régularisation exigent de grandes dépenses, mais elles seront compensées par les résultats obtenus dans le domaine de l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube.

Les résultats obtenus préalablement en ce qui concerne l'approfondissement du chenal indiquent la justesse du niveau choisi par rapport auquel sont projetés les travaux de régularisation.

La délégation tchécoslovaque, faisant mention de l'atmosphère de collaboration qui a régné au cours des réunions du groupe de travail, considère que les principes exposés dans le rapport du groupe de travail, et proposés à être adoptés comme base lors du calcul de l'étiage navigable et de régularisation, faciliteront le travail de l'appareil dans la préparation des recommandations dont le projet sera présenté à l'examen de la XIV^e session de la Commission du Danube.

M. Némethi (Hongrie) dit que la délégation hongroise apprécie hautement le travail d'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, et est d'accord avec le projet de décision élaboré par le groupe de travail ainsi qu'avec les amendements de rédaction présentés par *M. Brykine* car, du point de vue rédaction, ces amendements sont justes et expriment de façon plus précise la pensée.

M. Lazareanu (Roumanie) dans son intervention indique que la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube est une base pour l'élaboration du plan des grands travaux en vue de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Au cours de ces dernières années, l'appareil de la Commission, dit *M. Lazareanu*, a effectué un grand travail dans le domaine de ladite question. Actuellement, l'appareil a présenté des propositions qui serviront de base pour le projet des recommandations concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

La délégation roumaine a déjà informé la session des travaux et recherches effectués par les services spéciaux de la République Populaire Roumaine en vue de l'établissement d'une méthode uniforme de détermination de l'étiage navigable et de régularisation. Certaines propositions faites par la délégation ont été examinées et étant justes ont été incluses dans le rapport du groupe de travail.

La délégation roumaine apprécie positivement le travail effectué par l'appareil de la Commission et par le groupe de travail qui a examiné et étudié en détails cette question.

Le projet de recommandations qui sera présenté à la XIV^e session de la Commission assurera à tous les Etats danubiens la possibilité d'établir l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

De ce fait la délégation roumaine considère comme étant juste et acceptable l'observation faite par la délégation soviétique au sujet de l'envoi des propositions relatives à la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation aux organisations de la République d'Autriche et de la République Fédérale Allemande.

La délégation roumaine est prête à adopter le projet de décision proposé par le groupe de travail car celui-ci correspond pleinement à l'opinion déjà exprimée ici par la délégation roumaine. En ce qui concerne les amendements de rédaction apportés par la délégation soviétique, la délégation roumaine considère que ce complément ne fait que préciser le projet.

Se référant au texte français M. Lazareanu présente un petit amendement, à savoir, remplacer à la page 3 le mot „instructions” par le mot „dispositions”.

M. *Staikov* (Bulgarie) note l'importance de la question de l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation qui est d'un grand intérêt du point de vue économique et du développement de la navigation sur le Danube, question que l'ancienne Commission du Danube n'a pas su résoudre au cours de toute son existence.

Donnant une appréciation positive du travail effectué par l'appareil de la Commission dans le domaine de l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube et auquel les experts des Etats danubiens ont pris une part active, la délégation bulgare exprime son accord avec le rapport du groupe de travail et le projet de décision ainsi qu'avec les amendements de rédaction apportés par la délégation soviétique et votera pour leur adoption.

M. *Topalowski* (Yougoslavie) constatant que le rapport du groupe de travail sur le point 3 de l'ordre du jour reflète tous les éléments et principes qui ont été l'objet de la discussion au cours de la réunion du groupe de travail et de celle des experts, note que les amendements de rédaction apportés à la 4ème séance plénière de la session ne modifient pas l'opinion positive de la délégation yougoslave en ce qui concerne le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

De ce fait, la délégation yougoslave votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et du projet de décision.

Comme il n'y a plus ni remarque, ni proposition, le *Vice-président* met au vote le projet de décision avec les amendements de rédaction de la délégation soviétique.

La décision concernant l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/14).

La séance est levée à 14 heures 35 minutes.

*Le Vice-président de la Commission
du Danube*

Signé: D. GREKOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: I. TOPALOSKI

PROCES-VERBAL N° 86

DE LA TREIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
séance tenue à Budapest,
le 15 décembre 1955

Présidée par

M. D. Grekov

Représentants:

| | |
|---------------------------------------------------|-----------------|
| République Populaire de Bulgarie | — M. Grekov |
| République Populaire Hongroise | — M. Némethi |
| République Populaire Roumaine | — M. Lazareanu |
| République Tchécoslovaque | — M. Čech |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques | — M. Brykine |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie | — M. Topalowski |

La séance est ouverte à 10 heures 30 minutes.

La session continue l'examen du point 4 de l'ordre du jour — Informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube.

Le Vice-président de la Commission du Danube prie les représentants de se prononcer sur les informations qui ont été données.

M. Čech (Tchécoslovaquie), parlant des informations des représentants, mentionne les résultats positifs du travail effectué dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation sur le Danube.

M. Čech exprime le désir de préciser la situation en ce qui concerne le pont de chemin de fer à Novi Sad (secteur yougoslave du Danube), car lors des hauts niveaux survenus l'année dernière, les bâtiments ne pouvaient pas passer sous le pont ce qui a causé des retards dans le mouvement des bâtiments tchécoslovaques.

La parole est à *M. Topaloski* (Yougoslavie). *M. Topaloski* dit que, comme on le sait, il y avait auparavant à Novi Sad un pont qui répondait à toutes les exigences de la navigation normale sur le Danube. La situation existant actuellement sur ce secteur est le résultat de la deuxième guerre mondiale. A la place du pont détruit un pont provisoire a été établi, c'est celui qui s'y trouve actuellement.

M. Topaloski note que la Yougoslavie, tout comme les autres Etats danubiens, est intéressée à ce qu'il y ait à Novi Sad un pont convenable, pouvant servir non seulement au point de vue de la navigation mais aussi pour le transport ferroviaire, car ce pont relie par une voie ferrée les deux rives du Danube.

Les organisations compétentes yougoslaves ont déjà élaboré un projet détaillé de la construction d'un nouveau pont sur ce secteur. Actuellement, on examine la question concernant l'emplacement, l'endroit précis où ce pont devrait être construit. Après qu'en Yougoslavie cette question eut été débattue, il fut projeté de construire le nouveau pont à 100 m en aval du pont provisoire.

M. Topaloski dit qu'à présent il est encore difficile d'indiquer la date précise à laquelle les travaux seront commencés, mais on suppose qu'ils seront entrepris très prochainement.

Les exigences techniques, nécessaires pour faciliter le passage des bâtiments sous les ponts, sont envisagées dans le plan. La largeur des passes navigables sera approximativement de 200 m ce qui assurera pleinement la

largeur nécessaire au passage des bâtiments; le tirant d'air maxima prévu entre le niveau de l'eau et le pont est de 6 m, même lors des niveaux critiques.

M. Čech remercie *M. Topaloski* pour l'information qui a été donnée.

M. Lazareanu (Roumanie), parlant de l'élaboration du plan des grands travaux, une des tâches principales assignées à la Commission du Danube par la Convention de 1948, dit que l'échange d'informations qui eut lieu au cours des séances précédentes a montré les grands efforts faits par les Etats membres de la Commission pendant les dix dernières années dans le but d'améliorer les conditions de la voie navigable et leur préoccupation d'entreprendre, sur les secteurs difficiles, d'importants travaux d'amélioration de la navigation.

La République Populaire Roumaine a adopté les mesures nécessaires en vue d'assurer et d'améliorer les conditions de navigation tant directement sur son secteur que sur les secteurs des Administrations Fluviales spéciales.

La République Populaire Roumaine et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ont contribué au financement des travaux d'entretien du secteur des Portes de Fer.

Sur le secteur de l'Administration Fluviale du Bas Danube, la République Populaire Roumaine, conjointement avec l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, accorde des subventions importantes et l'aide technique pour l'accomplissement des travaux d'entretien et d'amélioration de la voie navigable, travaux qui ont un grand volume et un coût élevé.

L'Administration Fluviale du Bas Danube a déjà effectué des travaux importants tout en réduisant en même temps de 25 % les taxes de navigation; elle envisage aussi l'exécution de travaux d'un grand volume ayant pour but d'assurer et d'améliorer les conditions de navigation sur le Danube.

M. Lazareanu exprime son regret au sujet du fait que le Danube n'est pas suffisamment exploité pour le développement des relations commerciales internationales.

Le Danube, dit *M. Lazareanu*, représente la voie de transport la moins chère et la plus commode non seulement en ce qui concerne les communications entre les pays danubiens et les pays de l'Est et de l'Ouest de l'Europe, mais aussi en ce qui concerne les échanges commerciaux entre l'Europe et les pays de l'Orient. C'est précisément sur le secteur de l'Administration Fluviale du Bas Danube, qui ouvre les portes aux voies maritimes internationales, qu'il est nécessaire d'effectuer en permanence des travaux importants, toutefois il faut aussi noter qu'une partie des transports, qui normalement devraient suivre cette route, emprunte une voie indirecte. Ce fait ne peut ne pas se répercuter, dans une certaine mesure, sur le volume des investissements que les pays danubiens désiraient faire en vue de l'amélioration de cette voie de transport.

La délégation de la République Populaire Roumaine considérant la question relative à la nécessité de connaître le volume du trafic qui s'effectuera par ce secteur comme étant d'une grande importance, est tout à fait d'accord avec la demande faite en ce sens par l'Administration du Bas Danube et appuie la proposition de la délégation soviétique de charger l'appareil de la Commission du Danube de rassembler et de communiquer à l'Administration Fluviale du Bas Danube les données concernant le trafic des marchandises des Etats danubiens par la voie du canal de Sulina, prévu pour les années à venir.

Le développement du transport des marchandises sur le Danube correspond aux intérêts de tous les Etats danubiens, car ceci donne la possibilité

d'exploiter de façon rationnelle la capacité de transport des flottes fluviales des États danubiens et de réduire en même temps le prix de revient des marchandises transportées.

Dans le but de contribuer à l'accroissement du transport des marchandises sur les secteurs maritime et fluvial, les autorités compétentes de la République Populaire Roumaine sont prêtes à accorder, conformément à l'art. 41 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, des avantages proportionnels avec le volume du trafic tant en ce qui concerne l'utilisation des installations portuaires des ports de Galatz et Brăila qu'en ce qui concerne les tarifs de manipulation des marchandises dans ces ports.

Dans ces ports, il est possible d'effectuer, à l'aide de grues flottantes, le transbordement des marchandises directement des navires maritimes dans les chalands et inversement et, en cas de nécessité, des entrepôts, des silos ou plates-formes peuvent être mis à disposition pour y déposer les marchandises.

La délégation roumaine est convaincue que par des efforts communs et par une collaboration encore plus étroite et multilatérale, déployée dans l'esprit de l'entente et de la considération des avantages mutuels, esprit dont est pénétrée l'activité de la Commission du Danube, les États membres réussiront à réaliser dans la pratique les grands travaux prévus sur le Danube et, en même temps, à utiliser d'une manière correspondante cette grande artère internationale.

La délégation roumaine, tout en adoptant le projet de décision dans son ensemble, y apporte un petit amendement de rédaction, notamment: inclure le point 2 du projet de décision dans le préambule étant donné que dans cette partie il est question de constatation de fait et non de décision. De telle façon la décision contiendra 3 points.

M. Brykine (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique considère utile de faire quelques remarques générales en relation avec les informations données par les représentants des États danubiens membres de la Commission et les Administrations Fluviales spéciales.

Il me semble, dit *M. Brykine*, qu'il n'y a nul besoin de prouver toute la nécessité et toute l'importance des tâches posées devant la Commission dans le domaine de la préparation du plan des grands travaux sur le Danube. C'est peut-être pour la première fois dans l'histoire du Danube — cette grande route fluviale internationale qui traverse le territoire de plusieurs États — que des mesures effectives sont prises en vue de la préparation d'un plan de grands travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation dans l'intérêt de tous les États danubiens.

La délégation soviétique attire l'attention sur ce fait pour souligner une fois de plus toute la complexité et les difficultés que présentent les tâches posées devant la Commission. Ce travail n'est pas encore terminé, mais d'ores et déjà la direction déterminée de ce plan en voie d'élaboration, est en train de se tracer.

La tâche principale qui se pose dans le domaine des travaux à entreprendre sur le Danube pour les 5—7 ans à venir dans le but d'assurer et d'améliorer les conditions de la navigation, comprend l'exécution des travaux de régularisation sur les secteurs limitatifs du Danube. D'après l'opinion de la délégation soviétique, c'est justement dans cette direction que la préparation du plan définitif des grands travaux sur le Danube doit se poursuivre.

La délégation soviétique considère qu'il y a des possibilités réelles de terminer, comme tâche auxiliaire, l'élaboration du plan des travaux sur le Danube pour les 5—7 ans à venir. Ce travail pourra être terminé dès que l'appareil de la Commission aura reçu de la part des Etats danubiens les propositions et matériaux nécessaires complémentaires, manquant.

M. Brykine exprime le désir qu'autant que possible un tel matériel soit présenté à l'appareil dans un proche futur.

En ce qui concerne le secteur soviétique du Danube, l'exécution des travaux hydrotechniques relève de la compétence de l'Administration Fluviale du Bas Danube. L'Administration Fluviale du Bas Danube reçoit, de la part de l'Union Soviétique tout comme de la part de la République Roumaine, non seulement une aide financière importante sous forme de dotations mais aussi une aide technique correspondante, ce qui contribue à l'accomplissement des tâches posées devant l'Administration.

M. Brykine exprime certains désirs en rapport avec l'élaboration du plan des grands travaux sur certains secteurs du Danube pour les 5—7 ans à venir.

La délégation soviétique voudrait soutenir la demande de l'Administration Fluviale du Bas Danube, à savoir de lui communiquer les données relatives au mouvement de marchandises que prévoient les Etats danubiens par la voie du canal de Sulina, ce qui donnera la possibilité de résoudre la question de savoir si l'exécution de tels ou tels travaux est rationnelle. Il n'y a nulle nécessité de souligner qu'il importe à l'Administration Fluviale du Bas Danube de recevoir ces données dans l'intérêt du développement de la navigation sur le Danube. C'est pourquoi la délégation soviétique propose d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1956 le recueil des données intéressant l'Administration Fluviale du Bas Danube.

La délégation soviétique a écouté avec grand intérêt l'information du Représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, M. Topaloski, concernant les travaux projetés en vue de la construction du nouveau pont à Novi Sad, car les gabarits actuels du pont entravent l'exploitation normale de la batellerie lors des hauts niveaux ce qui cause des surestaries. En relation avec l'amélioration des conditions nautiques sur le Danube la délégation soviétique exprime l'espoir qu'attention sera prêtée aussi au développement de l'aménagement portuaire afin d'améliorer les opérations de chargement et de déchargement ce qui favorisera dans une large mesure la navigation sur le Danube.

La délégation soviétique considère que le projet de décision présenté au 4^{ème} point de l'ordre du jour reflète entièrement l'échange d'opinions qui a eu lieu; l'amendement de rédaction présenté par le représentant de la République Populaire Roumaine, M. Lazareanu, est tout à fait adoptable, car tout en ne changeant pas le contenu du projet de décision il l'améliore en lui donnant la forme voulue.

M. Némethi (Hongrie) note l'activité utile et fructueuse déployée par l'appareil de la Commission du Danube dans le domaine de l'amélioration des conditions de navigation.

En ce qui concerne les données relatives au mouvement de marchandises projeté par le canal de Sulina, les organes compétents hongrois présenteront ces données à la Commission du Danube dans le plus bref délai et prêteront aussi l'aide nécessaire.

La délégation hongroise est d'accord avec le projet de décision qui a été

présenté et l'amendement de rédaction apporté par la délégation roumaine et votera pour l'adoption du projet de décision.

M. Topaloski (Yougoslavie) constate qu'après avoir entendu les informations faites par les représentants suivant le point 4 de l'ordre du jour, la délégation yougoslave, tout comme les délégations des autres Etats danubiens, ne pouvait que tirer des conclusions positives, extrêmement importantes, à savoir qu'après la deuxième guerre mondiale tous les Etats danubiens ont fait des grands efforts pour créer des conditions de navigation normales sur le Danube.

Il faut noter, dit *M. Topaloski*, que dans la deuxième partie des informations présentées, dans celle qui touche les travaux projetés, on a pu enregistrer une grande disproportion par rapport à la première partie dans laquelle étaient indiquées les données concernant les travaux effectués. A maintes reprises l'importance de présenter les projets nécessaires à l'établissement du plan des grands travaux de régularisation du Danube, tâche posée devant la Commission par la Convention de 1948, a été soulignée dans les informations.

Il ne nous reste qu'à souhaiter que cette obligation soit remplie par les organisations compétentes et les institutions correspondantes des Etats danubiens dans le délai le plus bref.

En ce qui concerne la délégation yougoslave, elle informe la session que les organisations compétentes yougoslaves sont prêtes à présenter toutes les informations concernant le plan des grands travaux tout comme d'autres renseignements ayant trait à l'accomplissement des tâches posées devant la Commission.

Sur la base de ce qui précède, la délégation yougoslave se prononce pour l'adoption du projet de décision présenté au point 4 de l'ordre du jour.

M. Staikov (Bulgarie) dit que le projet de décision proposé au sujet des travaux effectués en vue d'assurer et d'améliorer la navigation sur le Danube, ainsi qu'au sujet des grands travaux projetés, reflète la situation exposée dans les informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube, de l'Administration Fluviale du Bas Danube et de celle des Portes de Fer. Pour l'accomplissement des tâches posées devant la Commission il est nécessaire de recevoir en dû temps toutes les données manquantes.

La délégation bulgare note que le fait de l'amélioration de la navigation sur le Danube est un résultat des mesures prises par les Etats danubiens membres de la Commission du Danube.

De son côté, la délégation bulgare fera tout son possible pour que les organisations compétentes bulgares adoptent des mesures en vue de l'exécution des grands travaux ayant pour objectif l'amélioration des conditions de la navigation dans le domaine du balisage et de la manutention dans les ports bulgares.

M. Staikov indique que la délégation bulgare est prête à voter pour l'adoption du projet de décision qui a été présenté.

Le Vice-président notant que l'amendement de rédaction présenté par la délégation roumaine n'a trait qu'à la forme du projet de décision et non au contenu, met au vote le projet de décision sur le 4ème point de l'ordre du jour, compte tenu de l'amendement de la délégation roumaine — (CD/SES 13/15).

La décision concernant les informations des représentants des pays

membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/17).

La session passe à l'examen du point 5 de l'ordre du jour — Adoption du plan de travail de la Commission pour l'année 1956.

Lecture est donnée du projet du plan de travail de la Commission pour 1956 — (CD/SES 13/16).

M. Lazareanu (Roumanie) propose de retarder de quelques minutes l'examen de ce plan car les délégations n'ont pas encore pu prendre connaissance du projet du plan de travail qui vient d'être distribué.

Un intervalle de 15 minutes est annoncé.

(Après l'intervalle)

Le Vice-président prie les représentants de se prononcer au sujet du projet du plan de travail de la Commission pour 1956.

M. Némethi (Hongrie) propose que les points 1, 3 et 10 du plan soient placés l'un à la suite de l'autre car ils se rapportent tous au même sujet, c. à. d. d'en faire les points 1, 2 et 3.

M. Brykine (Union Soviétique) propose de compléter le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956 par les points suivants:

„1. Poursuivre le recueil du matériel des Etats danubiens membres de la Commission du Danube pour la préparation d'un recueil des lois concernant la navigation sur le Danube.

2. Recueillir les données concernant le mouvement des marchandises que les Etats danubiens prévoient effectuer de 1956 à 1960 par la voie du canal de Sulina et en informer l'Administration Fluviale du Bas Danube.”

La délégation soviétique a aussi un amendement au point 12 du plan de travail. Elle propose de formuler ce point de la façon suivante:

„Prendre part, en 1956, à la préparation et à l'organisation des réunions des entreprises de navigation des Etats danubiens.”

La délégation soviétique est d'accord avec la proposition faite par *M. Némethi* de changer l'ordre des points.

Il serait plus indiqué de placer après les points 4, 5 et 6 le point 9 pour que les questions qui se rapportent au même genre de travail soient groupées au même endroit.

La parole est à *M. Topaloski* (Yougoslavie).

La délégation yougoslave, dit *M. Topaloski*, considère que le plan de travail de la Commission du Danube pour 1956, quoique comprenant en principe toutes les tâches posées devant la Commission du Danube, devrait cependant être complété.

M. Topaloski indique que le désir déjà exprimé aux réunions précédentes au sujet de l'établissement de contacts entre la Commission du Danube et les autres organisations internationales qui, elles aussi, s'occupent des questions de transport fluvial, n'a pas encore été reflété, en qualité de tâche de la Commission du Danube, dans aucun document officiel.

C'est pourquoi la délégation yougoslave trouve juste d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube le point suivant:

„Procéder à l'échange réciproque d'informations et de matériel avec les organisations internationales s'occupant des problèmes de transport fluvial.”

M. Lazareanu (Roumanie) informe la session de ce que la délégation roumaine est d'accord avec le projet du plan de travail de la Commission pour l'année 1956 ainsi qu'avec les propositions et amendements présentés par les représentants ayant déjà intervenu.

De son côté, la délégation roumaine propose de compléter le projet du plan de travail de la Commission par les quelques points suivants:

„1. Entreprendre le recueil des données concernant les taxes de navigation, spéciales et particulières, ainsi que des divers tarifs perçus des bâtiments navigant sur le Danube et dans les ports danubiens.

2. Entreprendre le recueil des données concernant les normes de chargement et de déchargement des bâtiments dans les ports danubiens.

3. Entreprendre le recueil des données relatives aux types des bâtiments navigant sur le Danube, en indiquant leurs données caractéristiques en vue de la préparation ultérieure d'un ouvrage de référence.”

M. Čech (Tchécoslovaquie) dit que d'après l'opinion de la délégation tchécoslovaque, le plan de travail de la Commission du Danube pour 1956 reflète entièrement les tâches concernant le développement futur de l'activité de la Commission du Danube et charge l'appareil de travaux importants et responsables.

C'est pourquoi la délégation tchécoslovaque est d'accord avec le plan de travail et tous les compléments apportés par les délégations.

M. Staiikov (Bulgarie), au nom de la délégation bulgare, se prononce pour l'adoption du plan de travail de la Commission et de toutes les propositions faites par les délégations.

Le Vice-président propose de passer à l'examen du projet du budget. Pendant que la session examine cette question, l'appareil de la Commission pourra préparer le texte définitif du projet du plan de travail comprenant tous les compléments qui ont été apportés au cours de la séance plénière.

La session passe au point 6 de l'ordre du jour — Approbation du budget de la Commission du Danube pour l'année 1956.

Lecture est donnée du rapport du groupe de travail sur le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1956 — (CD/SES 13/13).

La parole est à *M. Lazareanu* (Roumanie) qui dit que la délégation de la République Populaire Roumaine a écouté avec intérêt le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1956, la note explicative annexée et le rapport du groupe de travail.

La délégation roumaine, ayant fait l'analyse du projet du budget, a établi que celui-ci correspond aux dépenses nécessaires, liées à l'exécution des tâches posées devant la Commission et que ce budget, tout comme les budgets précédents de la Commission, a été élaboré avec économie des ressources.

Tenant compte de ce qui a été dit, la délégation de la République Populaire Roumaine est d'accord avec le projet du budget et votera pour le projet de décision présenté par le groupe de travail.

En ce qui concerne le chapitre des recettes du budget de la Commission

du Danube, la délégation de la République Populaire Roumaine considère qu'il serait désirable que l'appareil de la Commission étudie les possibilités de réaliser, dans le futur, les publications de la Commission du Danube.

Ce matériel pourrait être édité dans un tirage plus élevé que celui nécessaire pour couvrir seulement les besoins des Etats membres de la Commission du Danube, de telle sorte le surplus des exemplaires pourrait être employé en partie pour l'échange avec d'autres organisations internationales et le reste vendu à tous ceux qui s'y intéressent. Le prix du matériel réalisé doit être établi par l'appareil de la Commission qui tiendra compte des frais d'édition. De telle sorte les revenus de la Commission du Danube augmenteront et, en même temps, un service sera rendu aux bateliers et à tous ceux qui s'occupent des questions du Danube.

Au nom de la délégation tchécoslovaque, *M. Čech* note que le projet du budget est réel, car il répond à la nécessité de dépenser avec économie les ressources de la Commission.

La légère augmentation de la somme allouée à l'art. 1 du budget est, à l'avis de la délégation tchécoslovaque, justifiée car elle correspond au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de l'appareil de la Commission.

La délégation tchécoslovaque, tenant compte de ce qui précède, est d'accord avec le projet de décision et votera pour son adoption.

Comme personne ne désire plus prendre la parole, le *Vice-président* met au vote le projet de décision proposé par le groupe de travail.

La décision concernant le budget de la Commission du Danube pour l'année 1956 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/21).

La session passe à l'examen du point 7 de l'ordre du jour — Divers.

La parole est à *M. Topalowski* (Secrétaire de la Commission du Danube) qui dit que la Commission a reçu ces derniers temps deux lettres de l'Office Européen des Nations Unies. Le texte de ces lettres est connu, car elles ont été distribuées au cours de la séance.

Après consultation préalable, les experts des délégations ont préparé les réponses qui seront envoyées prochainement.

Le directeur-adjoint pour les Services, *M. Malovecký* est désigné pour assister en qualité d'expert de la Commission à la Réunion qui aura lieu à Bâle (Suisse) en janvier 1956.

En ce qui concerne la deuxième lettre, il est proposé d'envoyer une réponse signée par le Directeur de l'appareil, dans laquelle il serait communiqué, qu'après consultation des Etats membres de la Commission du Danube, il a été décidé d'envoyer, dès réception des renseignements nécessaires, un expert participer à la réunion du groupe d'experts qui sera tenue en janvier 1956 à Genève.

La décision prise au sujet de cette question — dit *M. Topalowski* — satisfait la délégation yougoslave car elle correspond entièrement à notre tendance commune d'élargir les liens et contacts avec d'autres organisations internationales.

Le *Vice-président* de la Commission du Danube constate que tous les représentants présents à la session sont d'accord avec l'opinion exprimée par *M. Topalowski*.

La session passe à la question suivante du point 7 de l'ordre du jour.

Lecture est donnée de la lettre envoyée à la Commission du Danube par le représentant de l'Union Soviétique, M. Brykine :

„La délégation soviétique, conformément aux Règles de procédure et Dispositions concernant l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, propose d'inclure au point 7 de l'ordre du jour — Divers, la question concernant la nomination du directeur-adjoint pour le Secrétariat du fait que la délégation soviétique prie de libérer de ses fonctions M. N. A. Gorbatchov par suite de sa nomination à un autre poste.

La délégation soviétique propose d'approuver la nomination de M. V. D. Logounov, citoyen de l'Union Soviétique, au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat.

Après lecture de la lettre, la parole est à M. Brykine (Union Soviétique) qui fait part de la demande de la délégation soviétique de libérer de ses fonctions le directeur-adjoint pour le Secrétariat, M. Gorbatchov, citoyen soviétique, par suite de sa nomination à un autre poste, et soumet à l'examen de la session la proposition concernant la nomination de M. Logounov, citoyen de l'Union Soviétique, au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat.

M. Brykine donne une brève caractéristique des qualités de M. Logounov.

M. Logounov a fait des hautes études de droit. Au cours des dernières années il a travaillé au ministère des Affaires étrangères dans les questions de droit international et, en qualité de membre de délégation, a participé aux travaux d'organisations internationales, entre autres, il a été aussi membre de la délégation soviétique aux VII, VIII, IX, X et XIèmes sessions de la Commission du Danube.

M. Logounov a des ouvrages publiés traitant des questions du régime de droit international de la navigation sur le Danube; M. Logounov possède l'anglais.

La délégation soviétique en présentant la candidature de M. Logounov au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat exprime sa certitude que par ses qualités professionnelles et personnelles, M. Logounov convient à la nomination à ce poste.

Le Vice-président donne la parole à M. Lazareanu (Roumanie) lequel au nom de la délégation roumaine remercie M. Gorbatchov pour son bon travail déployé au cours de son activité à la Commission du Danube.

En ce qui concerne la candidature de M. Logounov, la délégation roumaine qui connaît bien M. Logounov par le travail commun aux sessions précédentes de la Commission du Danube et ses rencontres avec lui dans d'autres organisations internationales, comme par exemple au Comité de transport intérieur de la Commission Économique pour l'Europe, apprécie hautement l'activité de M. Logounov en tant que juriste éminent ainsi que ses qualités personnelles.

Sur la base de ce qui précède la délégation roumaine soutient chaleureusement la nomination de M. Logounov au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat.

M. Čech (Tchécoslovaquie), s'associant à ce qui a été exprimé par M. Lazareanu, exprime de son côté ses remerciements à M. Gorbatchov pour les relations et les contacts qui ont existé entre lui et la délégation tchécoslovaque. Les rapports de M. Gorbatchov avec la délégation tchécoslovaque ainsi qu'avec les autres délégations se sont toujours développés dans l'esprit de collaboration.

La délégation tchécoslovaque salue et soutient la candidature de M. Logounov au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat et est persuadé que ses qualités personnelles ainsi que sa connaissance des questions juridiques aideront de beaucoup l'activité future de la Commission du Danube.

M. Topaloski (Yougoslavie) exprime son accord avec la proposition de la délégation soviétique au sujet de la nomination de M. Logounov au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat car, d'après l'information qui vient d'être donnée, il est persuadé que M. Logounov possède toutes les qualités professionnelles nécessaires à l'accomplissement des tâches posées devant l'appareil. En même temps, M. Topaloski fait part du regret de l'appareil de la Commission du Danube en ce qui concerne le départ d'un fonctionnaire aussi précieux que M. Gorbatchov au moment actuel de l'activité de la Commission du Danube.

Le Vice-président soumet à l'attention de la session l'examen de la question relative à la nomination du chef de la section de planification et de statistique.

M. Petrescu est entré au travail à la Commission pendant la période entre les sessions de la Commission du Danube et de ce fait il n'y a pas encore de décision à ce sujet.

Le Vice-président prie les représentants de se prononcer sur cette question.

La parole est à *M. Lazareanu* (Roumanie) qui dit que conformément à l'art. 39 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à l'art. 5 des Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, les chefs des sections étant nommés par la Commission, la délégation de la République Populaire Roumaine propose de nommer au poste de chef de la section de planification et de statistique l'ingénieur *Alexandru Petrescu*. M. Lazareanu donne quelques brèves informations à ce sujet.

M. Petrescu est ingénieur hydrotechnicien, il a fait ses études dans la République Populaire Roumaine et s'est spécialisé en Union Soviétique. Ayant terminé ses études M. Petrescu a été nommé chef de section au Ministère des Transports Naval et Aérien de la République Populaire Roumaine. M. Petrescu travaille depuis presque 6 mois dans l'appareil de la Commission. Il possède le russe et étudie actuellement le français.

La délégation de la République Populaire Roumaine considère que M. Petrescu peut accomplir les tâches posées devant le chef de la section de planification et de statistique de la Commission et c'est pourquoi elle espère que la session approuvera sa nomination.

M. Brykine (Union Soviétique) souligne qu'en ce qui concerne la proposition de la délégation roumaine au sujet de la nomination de M. Petrescu, citoyen de la République Populaire Roumanie, au poste de chef de la section de planification et de statistique, la délégation soviétique voudrait noter que des tâches très importantes incombent à la section de planification et de statistique. Ce grand travail, qui fait partie des tâches de la Commission du Danube, ne fait dans le fond que commencer. C'est pourquoi la nomination de M. Petrescu qui possède, comme il découle de l'information du Représentant de la République Populaire Roumaine, toutes les qualités nécessaires ne peut être que saluée et on ne peut que lui souhaiter du succès dans son travail.

Le Vice-président propose à l'attention de la session le projet de décision sur la question susmentionnée figurant au point 7 de l'ordre du jour:

La treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Libérer de ses fonctions *Nikolai Alexandrovitch Gorbatchov* directeur-adjoint pour le Secrétariat de la Commission du Danube par suite de sa nomination à un autre poste.

2. Nommer *Vasilii Dmitrievitch Logounov* au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat de la Commission du Danube.

3. Nommer *Alexandru Petrescu* au poste de chef de la section de planification et de statistique.

La décision concernant la nomination du directeur-adjoint pour le Secrétariat et celle du chef de la section de planification et de statistique de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/19).

Le Vice-président informe la session que le Président de la Commission du Danube a reçu une lettre du Studio Hongrois des Actualités et des Films Documentaires dans laquelle il est fait part de l'intention de préparer un film sur le Danube. Il est question de tourner un film à long métrage intitulé „De la Forêt Noire à la mer Noire” qui ferait ressortir les particularités nationales des peuples danubiens, leur travail, leur culture, leur art populaire et le pittoresque des paysages.

La réalisation d'un tel film serait utile pour tous les Etats danubiens membres de la Commission du Danube.

Le Vice-président exprime l'espoir que chaque représentant, par l'intermédiaire des organes compétents, accordera l'aide nécessaire à la réalisation d'un tel film.

Tous les représentants sont d'accord avec l'information faite par le Vice-président de la Commission du Danube.

La session continue l'examen du projet du plan de travail de la Commission pour l'année 1956.

Lecture est donnée du projet du plan de travail qui a été complété — (CD/SES 13/16a).

M. Staikov (Bulgarie) propose de compléter le point 14 du plan de travail de la Commission en le formulant de la façon suivante:

„Entreprandre le recueil des données concernant les règles et normes de manutention dans les ports danubiens.”

L'amendement de la délégation bulgare est adopté par tous les représentants.

Le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956 est adopté à l'unanimité — (CD/SES 13/20).

La session passe à l'examen du dernier point de l'ordre du jour — Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube.

Lecture est donnée du projet de décision — (CD/SES 13/18).

La décision concernant l'ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 13/22).

L'ordre du jour de la treizième session de la Commission du Danube est épuisé.

Le Vice-président constate avec satisfaction que la session a accompli un grand et important travail.

Le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955 qui a été examiné, dit M. Grekov, indique que toutes les tâches prévues au plan ont été accomplies.

Le rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1956, approuvé par la session, témoigne de ce que toutes les recettes prévues au budget ont été versées, que les dépenses ont été effectuées dans le cadre des sommes allouées et que l'appareil a fait preuve de grand soin dans la dépense des ressources.

Ayant écouté et discuté en détail l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube et après l'avoir discutée en détail avec l'aide des experts, la session a adopté des dispositions fondamentales sur la base desquelles devra être élaborée cette méthode et l'appareil de la Commission a été chargé de préparer un projet de recommandations. Par cela même, une des questions les plus importantes posées devant la Commission a été résolue dans son essence.

Les informations faites par les représentants des pays membres de la Commission du Danube et par les Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube, ont une grande importance.

Ces informations ont donné la possibilité de prendre connaissance du grand travail qu'ont accompli les pays membres de la Commission du Danube au cours de la période de 10 ans écoulée depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Les informations donnent aussi à l'appareil la possibilité de continuer l'élaboration du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir, ce qui est l'une des tâches les plus importantes de la Commission du Danube dans l'intérêt du développement de la navigation sur ce grand fleuve qu'est le Danube.

Il n'y a aucun doute, dit M. Grekov, que l'accomplissement des dites tâches et de celles prévues dans le plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956, crée des conditions encore plus favorables à l'amélioration de la navigation sur le Danube et au développement constant de la collaboration économique et culturelle entre les Etats danubiens dans l'intérêt de la paix dans le monde entier.

La garantie effective d'une telle collaboration est l'atmosphère de travail amicale dans laquelle se sont déroulés les travaux de la treizième session de la Commission du Danube et grâce à laquelle toutes les décisions de la session ont été adoptées à l'unanimité.

Le Vice-président remercie tous les représentants, les membres des délégations, le directeur de l'appareil, ses adjoints et tous les fonctionnaires de l'appareil, qui ont contribué à l'exécution couronnée de succès des tâches posées

devant la Commission et exprimant sa certitude que dans le futur aussi l'appareil de la Commission continuera à travailler fructueusement à l'accomplissement de ses tâches responsables, le Vice-président souhaite à tous les présents du succès dans leur travail à venir et déclare clôturée la treizième session de la Commission du Danube.

La séance est levée à 14 heures 45 minutes.

*Le Vice-président de la Commission
du Danube*

Signé: D. GREKOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: I. TOPALOSKI

ANNEXES

I.
RAPPORTS

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget

au 1^{er} décembre 1955

| | en roubles | | en florins | |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|
| I. RECETTES | | | | |
| Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire pour 1955 | 1 098 000 | | 3 222 410 | |
| Solde du budget au 1. I. 1955..... | 114 107 | | 334 881 | |
| Autres revenus: | | | | |
| a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission | 6 341 | | 18 522 | |
| b) Versement de l'Administration Fluviale du Bas Danube | 14 665 | | 43 041 | |
| c) Somme provenant de la vente des automobiles „Pobeda” et „Tatra-plan” | 12 096 | 1 245 179 | 35 500 | 3 654 354 |
| II. DEPENSES | | | | |
| Montant des dépenses suivant les articles du budget | | 988 871 | | 2 902 140 |
| Solde du budget au 1 ^{er} décembre 1955 qui comprend: | | 256 308 | | 752 214 |
| a) Disponible en caisse | 2 206 | | 6 474 | |
| b) Disponible en banques | 254 102 | | 745 740 | |
| c) Sommes à décompter | — | | — | |
| | 256 308 | | 752 214 | |

| 1 | Titre | en roubles | | | en florins | | |
|---|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------------|---------------------|
| | | Sommes allouées | Montant des dépenses | Crédits disponibles | Sommes allouées | Montant des dépenses | Crédits disponibles |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| 1 | Appointements | 718 000 | 630 670 | 87 330 | 2 107 186 | 1 850 891 | 256 295 |
| | a) Appointements de base | 576 500 | 490 178 | 86 322 | 1 691 912 | 1 438 574 | 253 338 |
| | b) Augmentation pour connaissance des langues étrangères | 49 000 | 42 307 | 6 693 | 143 805 | 124 163 | 19 642 |
| | c) Augmentation pour les années de service | 27 500 | 24 598 | 2 902 | 80 707 | 72 189 | 8 518 |
| | d) Allocation pour enfants | — | 21 734 | — | — | 63 785 | — |
| | e) Appointements du personnel non-inscrit au tableau | 65 000 | 51 853 | 13 147 | 190 762 | 152 180 | 38 582 |
| 2 | Charges sociales | 10 000 | 6 881 | 3 119 | 29 348 | 20 195 | 9 153 |
| | a) Assurance sur les salaires | 8 000 | 5 453 | 2 547 | 23 478 | 16 003 | 7 475 |
| | b) Versements au fonds culturel | 2 000 | 1 428 | 572 | 5 870 | 4 192 | 1 678 |
| 3 | Frais d'administration | 158 000 | 118 837 | 39 163 | 463 698 | 448 763 | 114 935 |
| | a) Fournitures de bureau | 5 000 | 4 991 | 9 | 14 674 | 14 646 | 28 |
| | b) Frais d'imprimerie | 3 000 | 2 674 | 326 | 8 805 | 7 848 | 957 |
| | c) Frais de poste, télégramme et téléphone | 21 000 | 14 837 | 6 163 | 61 631 | 43 545 | 18 086 |
| | d) Location et entretien des immeubles | 63 000 | 52 007 | 10 993 | 184 892 | 152 629 | 32 263 |
| | e) Réparation des immeubles | 25 000 | 13 392 | 11 608 | 73 370 | 39 303 | 34 067 |
| | f) Acquisition de l'inventaire de petite valeur | 3 000 | 1 402 | 1 598 | 8 804 | 4 115 | 4 689 |
| | g) Entretien et réparation des automobiles | 30 000 | 21 930 | 8 070 | 88 044 | 64 360 | 23 684 |
| | h) Assurance des biens | 8 000 | 7 604 | 396 | 23 478 | 22 317 | 1 161 |
| | Dépenses occasionnées par les missions et déplacements des fonctionnaires | 40 000 | 26 471 | 13 529 | 117 392 | 77 686 | 39 706 |
| | a) Frais de voyage, allocations journalières et frais de logement | 5 000 | 3 458 | 1 542 | 14 674 | 10 148 | 4 526 |
| | b) Frais de déplacement des fonctionnaires | 10 000 | 9 632 | 368 | 29 348 | 28 267 | 1 081 |
| | c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé | 25 000 | 13 381 | 11 619 | 73 370 | 39 271 | 34 099 |

| 1 | Titre | en roubles | | | en florins | | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------|---------------------|------------------|----------------------|---------------------|
| | | Sommes allouées | Montant des dépenses | Crédits disponibles | Sommes allouées | Montant des dépenses | Crédits disponibles |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| 5 | Edition du matériel de la Commission | 170 000 | 97 720 | 72 280 | 498 916 | 286 787 | 212 129 |
| 6 | Service et déroulement des sessions de la Commission | 40 000 | 28 465 | 11 535 | 117 392 | 83 539 | 33 853 |
| 7 | Etude de langues étrangères | 7 000 | 2 696 | 4 304 | 20 544 | 7 914 | 12 630 |
| 8 | Achat de livres et de publications périodiques | 4 000 | 3 498 | 502 | 11 739 | 10 266 | 1 473 |
| 9 | Investissements de capital pour l'achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport .. | 50 000 | 43 610 | 6 390 | 146 740 | 127 987 | 18 753 |
| 10 | Réparation de l'inventaire et de l'outillage.. | 10 000 | 9 980 | 20 | 29 348 | 29 289 | 59 |
| 11 | Service médical | 6 000 | 5 205 | 795 | 17 609 | 15 275 | 2 334 |
| 12 | Dépenses diverses | 20 000 | 14 838 | 5 162 | 58 696 | 43 548 | 15 148 |
| | a) Paiement de subsides pour traitement médical et paiement de places dans des stations balnéo-climatiques | 15 000 | 12 325 | 2 675 | 44 022 | 36 171 | 7 851 |
| | b) Frais de représentation, primes et imprévus | 5 000 | 2 513 | 2 487 | 14 674 | 7 377 | 7 297 |
| | Total: ... | 1 233 000 | 988 871 | 244 129 | 3 618 608 | 2 902 140 | 716 468 |

*Le Directeur de l'appareil
de la Commission du Danube*
Signé: K. D. HALATCHEFF

*Le Chef-comptable
de la Commission du Danube*
Signé: I. AVRAMESCU

COMMISSION DU DANUBE
Treizième session

NOTE EXPLICATIVE

au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955
(du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre)

Le budget de la Commission du Danube pour l'année 1955 a été approuvé par la onzième session de la Commission dans la somme de 1 233 m. r. pour le chapitre des recettes et autant pour le chapitre des dépenses.

Chapitre des recettes du budget de la Commission
(en mille roubles)

Le chapitre des recettes du budget approuvé par la onzième session se composait:

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| a) du solde transitoire prévu des ressources non-utilisées du budget pour l'année 1954 | 115,0 |
| b) d'autres recettes prévues | 20,0 |
| c) des versements des Etats danubiens membres de la Commission, à raison de 183,0 m. r. par Etat..... | 1098,0 |

Dans son exécution, le chapitre des recettes du budget pour l'année 1955, d'après la situation au 1^{er} décembre, se présente comme suit:

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| — solde effectif des ressources non-utilisées du budget pour l'année 1954..... | 114,1 |
| — versements des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, effectués conformément à la décision de la onzième session | 1098,0 |
| — autres recettes | 33,0 |

(versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission dans leurs logements: 6,3 m. r.; recette provenant de la vente des automobiles de la Commission, „Pobeda” et „Tatra-plan”: 12,0 m. r.; versement de l'Administration Fluviale du Bas Danube: 14,7 m. r.)

| | |
|----------------------------------------------------------------|--------|
| Total... | 1245,1 |
| Autres recettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice financier | 2,6 |
| Total des recettes pour l'année 1955.... | 1247,7 |

L'excédent de 14,7 m. r. au chapitre des recettes approuvé par la onzième session représente la somme versée par l'Administration Fluviale du Bas

Danube pour les objets d'inventaire qui lui ont été remis conformément à l'acte de transmission des biens.

Chapitre des dépenses du budget de la Commission
(en mille roubles)

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Les dépenses effectuées pendant 11 mois de l'année 1955, du 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} décembre, s'élèvent à..... | 988,9 |
| Le total des dépenses pour l'année 1955 s'élève, à titre d'orientation, à | 1140,7 |
| L'économie de ressources prévue au chapitre des dépenses du budget au 1 ^{er} janvier 1956 est, à titre d'orientation, de | 107,0 |

Dépense des ressources d'après la situation au 1^{er} décembre 1955 et économie prévue aux articles du budget

Art. 1. Appointements

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Dépensé | 630,7 |
| Les appointements ont été versés aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube conformément au tableau des appointements approuvé à la dixième session. | |
| Les appointements du personnel de service non inscrit au tableau ont été payés conformément aux accords conclus sur la base de la législation locale. | |
| Il existe une économie au compte des postes restés vacants au cours de l'année. | |
| L'augmentation de 75 roubles par enfant, dont le total s'élève à 2,0 m. r. par mois, a été prélevé sur les économies réalisées. | |
| Economie prévue | 28,0 |

Art. 2. Charges sociales

| | |
|-----------------------|-----|
| Dépensé | 6,9 |
| Economie prévue | 2,0 |

Art. 3. Frais d'administration

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Dépensé | 118,0 |
| La plupart des sommes allouées aux postes de cet article ont été entièrement dépensées ou seules des économies insignifiantes ont été notées. | |
| Une économie est surtout à noter au poste „Réparation des immeubles”, car les réparations projetées de l'immeuble de service n'ont été effectuées que partiellement. | |
| Economie prévue | 20,0 |

Art. 4. Dépenses occasionnées par les missions et déplacements des fonctionnaires

| | |
|-----------------------|------|
| Dépensé | 26,5 |
| Economie prévue | 11,0 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <i>Art. 5. Edition des publications de la Commission</i> | |
| Dépensé | 97,7 |
| Ont été payés: les frais d'édition du Routier du Danube— Aperçu-général, en français, et ceux de l'édition des procès-verbaux de la onzième session; le décompte définitif pour l'édition de l'ou- vrage de référence hydrologique du Danube a été effectué; une somme a été transférée pour l'édition des cartes et des routiers. | |
| La somme de 72,3 m. r., représentant le montant des frais d'édi- tion des procès-verbaux de la douzième session et de l'annuaire hydrologique de 1953, sera payée au compte du solde. | |
| Economie prévue | 20,0 |
| <i>Art. 6. Service et déroulement des sessions de la Commission</i> | |
| Dépensé | 28,5 |
| Le solde au 1 ^{er} décembre est destiné à couvrir les dépenses du déroulement de la treizième session | |
| <i>Art. 7. Etude de langues étrangères</i> | |
| Dépensé | 2,7 |
| Economie prévue | 4,3 |
| <i>Art. 8. Achat de livres et de périodiques</i> | |
| La somme allouée a été entièrement dépensée. | |
| <i>Art. 9. Investissement de capital pour l'achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport</i> | |
| Dépens | 43,6 |
| Ont été achetés: des objets d'inventaire pour compléter l'aménagement des locaux de service et des logements des fonction- naires, une machine à calculer et une machine à écrire. | |
| Economie prévue | 5,0 |
| <i>Art. 10. Réparation de l'inventaire et de l'outillage</i> | |
| La somme allouée a été entièrement dépensée. | |
| <i>Art. 11. Service médical</i> | |
| La somme allouée a été entièrement dépensée. | |
| <i>Art. 12. Dépenses diverses</i> | |
| Dépensé | 14,8 |
| Economie prévue | 2,0 |

L'exécution du budget pour 11 mois de l'année reflète les dépenses nécessaires effectuées avec la plus stricte économie, et confirme que le budget pour l'année 1955 a été réel.

*Le Directeur de l'appareil de la
Commission du Danube*

Signé: K. D. HALATCHEFF

Le Chef-comptable

Signé: I. AVRAMESCU

RAPPORT

du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour l'année 1955

Le Secrétariat et les Services de la Commission ont été guidés dans leur activité par le plan de travail de la Commission du Danube pour 1955, adopté à la onzième session de la Commission ainsi que par les décisions des onzième et douzième sessions.

Le plan de travail pour l'année 1955 comporte les questions suivantes:

1 — Poursuivre le recueil des propositions et projets des pays danubiens membres de la Commission du Danube en vue de l'élaboration et de l'envoi, pour conclusion, aux membres de la Commission du Danube du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir.

2 — Terminer l'édition des cartes de navigation du secteur de Moldova-Veche à Turnu-Severin sur la rive gauche et de Vince à Kostol sur la rive droite, ainsi que celle du routier du secteur de Mohács à Turnu-Severin sur la rive gauche et à Kostol sur la rive droite.

3 — Préparer et éditer l'annuaire hydrologique pour l'année 1953 et préparer à l'édition l'annuaire hydrologique pour l'année 1954.

4 — Préparer à l'impression la carte synoptique et l'indicateur kilométrique du Danube.

5 — Ecouter les informations de représentants des pays membres de la Commission du Danube sur l'état d'application des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube.

6 — Ecouter l'information du Directeur de l'appareil de la Commission concernant le matériel recueilli des pays danubiens membres de la Commission et relatif à la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube.

7 — Procéder au recueil du matériel des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour la préparation d'un ouvrage renfermant les lois relatives à la navigation sur le Danube.

8 — Elaborer des avis pour les navigateurs, des prévisions hydrométéorologiques et les envoyer aux pays danubiens membres de la Commission du Danube.

9 — Approuver le plan de travail et le budget de la Commission du Danube pour l'année 1956.

Pendant la période écoulée, le Secrétariat et les Services de la Commission ont effectué ce qui suit en vue de la réalisation pratique des tâches susmentionnées, posées devant l'appareil.

Au point 1 du plan:

Ainsi qu'il a déjà été indiqué dans l'information du Directeur, présentée à la dernière session, le Secrétariat, exécutant la décision de la onzième session de la Commission, s'est adressé en 1954 aux Etats danubiens membres de la Commission pour les prier de lui envoyer des projets et des propositions sur les travaux hydrotechniques projetés sur leurs secteurs du Danube pour les 5-7 ans à venir.

Au cours de la période écoulée, l'appareil de la Commission a reçu le programme des grands travaux projetés sur le secteur yougoslave du Danube, qui prévoit les travaux hydrotechniques à effectuer de 1955 à 1961. Le coût approximatif de ces travaux s'élève à 2 776 millions de dinars. La République Populaire Fédérative de Yougoslavie a aussi remis une proposition concernant l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Dans la lettre reçue du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, il a été indiqué que les travaux suivants sont projetés de 1955 à 1965 sur le secteur bulgare du Danube:

a) Des travaux de dragage et d'approfondissement de lit seront effectués pour maintenir le chenal dans un état navigable; le volume de ces travaux atteindra 900 000 m³.

b) Le déblaiement du lit du fleuve des obstacles submergés et des chalands coulés aux km 414, 609, 611, 612 et 654.

c) Des travaux hydrotechniques de régularisation ne sont pas prévus pour la période de 10 ans mentionnée mais, en vue de l'amélioration des passages difficiles du Danube, des recherches et études seront entreprises.

Le Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube a donné dans sa lettre des informations au sujet de la préparation du matériel et du délai de son envoi, notant que les hauts niveaux qui en juillet 1954 se sont produits sur le Danube ont sensiblement modifié le profil du lit du fleuve et de ce fait les projets des travaux de régularisation prévus antérieurement doivent être revus.

La lettre du Représentant de la République Tchécoslovaque contient des renseignements à peu près analogues.

Pendant la période écoulée, l'appareil de la Commission a étudié le matériel reçu et a effectué des travaux préparatoires en vue de l'élaboration d'un projet de plan des grands travaux.

L'appareil a continué le recueil et l'étude de la documentation pour l'élaboration ultérieure des principes fondamentaux de la régularisation du Danube, qui comprennent des questions telles que: l'établissement des gabarits du chenal, c'est-à-dire profondeurs minima et largeur du chenal, l'établissement des rayons de courbure, les gabarits des passes navigables des ponts, les dimensions des canaux et des écluses, etc.

L'appareil a porté une attention particulière à l'étude et à l'élaboration du projet d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation servant de base pour l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube.

Un projet de proposition pour l'établissement d'une méthode uniforme de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube,

élaboré par l'appareil, est soumis à l'examen de la présente session de la Commission.

Au point 2 du plan:

Le plan de travail prévoit l'achèvement de l'édition des cartes nautiques du secteur du Danube compris entre Moldova-Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche et Vince et Kostol sur la rive droite, et du routier du secteur Mohács—Turnu-Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite.

Pendant la période écoulée, sur la base du matériel reçu des organisations compétentes yougoslaves et du Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, l'appareil a élaboré les exemplaires d'édition des cartes et des routiers qui, après avoir été complétés et amendés par les organisations compétentes yougoslaves et roumaines, ont été envoyés à l'éditeur.

A l'heure actuelle, les cartes et routiers des secteurs mentionnés sont édités et ainsi le chenal navigable du Danube, de Devin à Sulina, est entièrement reflété dans les cartes de pilotage et décrit dans les routiers avec suffisamment de détails pour les bateliers.

Au point 3 du plan:

Le plan de travail prévoit la préparation et l'édition de l'annuaire hydrologique du Danube pour 1953 et la préparation à l'édition de l'annuaire hydrologique pour 1954. Ainsi qu'il a déjà été mentionné dans l'information du Directeur, présentée à la précédente session de la Commission, l'appareil, tenant compte que c'est pour la première fois que la Commission publie un annuaire hydrologique du Danube, a envoyé, au début de l'année, un schéma de l'annuaire à tous les représentants à la Commission du Danube afin d'y recevoir les propositions complémentaires et les observations éventuelles. Nombre de représentants ont envoyé à son sujet des propositions qui ont été prises en considération par l'appareil lors de la publication de l'annuaire.

Au début de l'année, l'appareil de la Commission disposait déjà du minimum des données nécessaires, reçues préalablement des Etats danubiens et concernant les éléments hydrométéorologiques du Danube, ce qui permit d'entreprendre leur systématisation et élaboration. Le matériel manquant a été reçu dans la deuxième moitié de l'année et dès ce moment la préparation définitive à l'édition a été entreprise.

L'annuaire hydrologique du Danube pour 1953 est à présent publié et sera très prochainement expédié à tous les représentants.

En ce qui concerne la préparation à l'édition de l'annuaire hydrologique pour 1954, l'appareil a déjà mis au point tous les tableaux; quant aux graphiques ils ont été envoyés à l'imprimerie.

Tenant compte des propositions faites par les experts de nombre d'Etats danubiens membres de la Commission en vue d'insérer dans l'annuaire, outre les données hydrométéorologiques d'après les stations hydrométriques principales du Danube, des données hydrométéorologiques d'après les stations hydrométriques principales des affluents principaux du Danube, l'appareil de la Commission propose d'inclure aussi, à partir de l'annuaire hydrologique de 1954, des données hydrométéorologiques d'après les stations hydrométriques principales de la Drava, Tisza et Sava.

L'annuaire hydrologique du Danube pour 1954 sera publié dans la première moitié de l'année 1956.

Au point 4 du plan:

Il était prévu dans le plan de travail de préparer à l'édition la carte synoptique et l'indicateur kilométrique du Danube.

Au cours du premier semestre, l'appareil de la Commission a élaboré la liste des éléments proposés à figurer dans la carte synoptique du Danube et préparé le schéma de l'indicateur kilométrique. La liste des éléments et le schéma de l'indicateur kilométrique ont été portés à la connaissance des experts assistant aux travaux de la douzième session de la Commission qui y ont présenté leurs observations et, dans son essence, ont approuvé la proposition de l'appareil.

Dans la deuxième moitié de l'année courante, l'appareil a préparé la carte synoptique et l'indicateur kilométrique qui sont présentés pour conclusion aux experts assistant à la présente session de la Commission.

La carte synoptique et l'indicateur kilométrique du Danube ont été élaborés sur la base des routiers et des cartes dont disposait l'appareil de la Commission et c'est pourquoi, ayant en vue les changements qui ont pu se produire dans les diverses régions, l'on propose d'envoyer prochainement à tous les représentants à la Commission un exemplaire de la carte synoptique et de l'indicateur kilométrique du Danube afin qu'ils soient vérifiés et que les compléments éventuels y soient portés.

L'édition de la carte synoptique et de l'indicateur kilométrique est projetée pour l'année 1956.

Au point 5 du plan:

Le plan de travail prévoit les informations des représentants des Etats danubiens membres de la Commission sur l'état d'application des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube.

La douzième session de la Commission, après avoir écouté en juin de l'année courante les informations détaillées des représentants des Etats membres de la Commission sur l'état d'application des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière et sanitaire sur leurs secteurs du Danube, a pris acte desdites informations et a constaté que les recommandations adoptées par la huitième session sont appliquées par les Etats danubiens membres de la Commission et ainsi un régime douanier et sanitaire uniforme dans son essence est réalisé sur le Danube.

Au point 6 du plan:

Conformément au plan de travail annuel, la douzième session de la Commission, tenue en juin a. c., a écouté l'information du Directeur de l'appareil de la Commission sur le matériel relatif à la surveillance phytosanitaire et vétérinaire, recueilli des Etats danubiens membres de la Commission.

Dans le rapport il a été indiqué que tous les Etats membres de la Com-

mission ont envoyé le matériel concernant la surveillance phytosanitaire et vétérinaire en vigueur sur leurs secteurs du Danube.

L'analyse du matériel reçu a permis d'en tirer la conclusion qu'il y a un nombre de dispositions relatives à la surveillance vétérinaire qui sont les mêmes dans tous les pays membres de la Commission, notamment:

Pour assurer la protection du territoire d'un Etat contre l'introduction de maladies dangereuses d'animaux, chaque Etat membre de la Commission a des dispositions définies, légales, qui régissent la surveillance vétérinaire lors du transport sur le Danube d'animaux et de matières premières de provenance animale. Les dispositions prescrivent l'examen sanitaire-vétérinaire obligatoire dans les ports frontaliers: des bâtiments, des transports d'animaux et des matières premières de provenance animale.

L'importation et le transit d'animaux, de volaille, et de matières premières de provenance animale ne sont autorisés qu'en passant par les ports désignés à cet effet et où se trouvent un service de la surveillance vétérinaire, et autres.

Certaines particularités de la législation vétérinaire de ces pays en matière de surveillance vétérinaire lors de l'importation et de l'exportation d'animaux et de produits de provenance animale, ont été en même temps indiqués.

Il découle du matériel reçu par la Commission sur la surveillance phytosanitaire appliquée à l'importation et à l'exportation des chargements de produits végétaux, que les Etats membres de la Commission du Danube possèdent des règles élaborées et adoptées pour la protection de la flore du pays contre l'introduction de parasites et de maladies de plantes dangereuses du point de vue de l'économie.

La plupart des Etats membres de la Commission sont signataires de conventions bilatérales pour la quarantaine et la protection des plantes, qui prévoient les mesures à prendre pour empêcher la propagation d'insectes nuisibles, de maladies de champignons, etc.

La douzième session de la Commission, après avoir pris acte du rapport du Directeur de l'appareil, a adopté la décision de charger l'appareil de poursuivre l'étude du matériel relatif à la surveillance phytosanitaire et vétérinaire en vigueur sur le Danube et de préparer, en 1956, un projet de recommandations concernant l'unification des règles de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube.

Exécutant la décision mentionnée, l'appareil de la Commission a continué l'étude et la systématisation du matériel reçu et projette de commencer en 1956 la préparation du projet de recommandations pour l'unification de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire.

Tenant compte de la particularité de la question et de la place importante qu'elle occupe dans la cause de l'amélioration de la navigation sur le Danube, il serait désirable que les experts des Etats danubiens prêtent leur aide à l'appareil de la Commission lors de l'élaboration du projet de règlement.

Au point 7 du plan:

Le plan de travail pour 1955 prévoit de procéder au recueil du matériel des pays danubiens membres de la Commission pour la préparation d'un ouvrage renfermant les lois relatives à la navigation sur le Danube.

Le Secrétariat de la Commission s'est adressé, au début de l'année, à tous

les représentants à la Commission du Danube pour leur demander d'envoyer les lois, dispositions et règlements sur la navigation, qui, à leur avis, devraient être inclus dans le recueil.

Nombre de documents ont été reçus jusqu'à présent. Ainsi, la République Populaire Roumaine a envoyé les règles concernant la navigation et le règlement de la surveillance sanitaire en vigueur sur le secteur roumain du Danube.

La République Populaire Fédérative de Yougoslavie a mis à la disposition de l'appareil les règlements et décrets relatifs à la navigation sur le Danube, à la surveillance fluviale dans la navigation intérieure, à la surveillance douanière sur le Danube, aux tarifs perçus des bâtiments de la navigation intérieure, à l'organisation et à l'ordre dans les ports d'hiver, au contrôle des équipages des bâtiments de la navigation intérieure.

De la part de la République Populaire de Bulgarie ont été reçues les règles de la navigation sur le Danube, les règles de la surveillance fluviale, les lois sur la navigation marchande, les dispositions concernant la fondation de l'entreprise „INFLOT”, le ravitaillement en vivres et autres marchandises des équipages des bâtiments étrangers.

Le représentant de la République Tchécoslovaque à la treizième session de la Commission du Danube a remis :

- le Règlement concernant la sécurité de la navigation sur le Danube;
- le Décret concernant les certificats de navigation et la tenue en évidence des bâtiments de la navigation intérieure;
- le Règlement concernant les ports tchécoslovaques de la navigation intérieure;

- le Décret concernant la surveillance sanitaire sur le Danube;

- le Règlement douanier de la navigation, ainsi que d'autres documents.

Il a été reçu de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :

- Disposition concernant la navigation sur le Danube;
- Disposition concernant la surveillance douanière et sanitaire fluviale.

Les Administrations Fluviales spéciales ont aussi envoyé nombre de documents.

Actuellement, l'appareil étudie le matériel reçu et procède à sa systématisation.

Une difficulté sérieuse pour l'appareil, dans son travail avec la documentation reçue, est sa traduction des langues nationales dans les langues officielles de la Commission tenant compte de la particularité de la rédaction des lois et dispositions.

Au point 8 du plan :

Ce point du plan prévoit l'élaboration des avis nautiques pour les bateliers, des prévisions des niveaux d'eau et des bulletins hydrologiques mensuels, et leur envoi aux Etats danubiens membres de la Commission du Danube.

Au début de l'année, le Secrétariat a envoyé une lettre aux représentants à la Commission du Danube, dans laquelle il demandait leur concours en vue de la réception régulière, de la part des organisations compétentes, des informations sur les changements nautiques temporaires ou constants qui surviennent sur le Danube. La lettre contenait une liste approximative des questions.

concernant les modifications des conditions nautiques pour lesquelles il serait désirable d'avoir des données.

Déjà dans la première moitié de l'année courante, l'appareil a reçu de la part des Etats danubiens des communications au sujet des changements survenus dans les conditions nautiques sur le Danube et a commencé l'élaboration des avis nautiques pour les bateliers. Au cours de la période écoulée, l'appareil a élaboré et envoyé 42 avis nautiques aux Etats danubiens membres de la Commission.

Cette pratique réalisée par l'appareil de la Commission contribuera largement, sans aucun doute, à assurer la sécurité de la navigation sur le Danube et permettra de maintenir à jour les routiers et cartes publiés par le Secrétariat de la Commission.

En ce qui concerne les prévisions mensuelles des niveaux d'eau du Danube et les bulletins hydrologiques mensuels, l'appareil de la Commission a continué, au cours de la période écoulée, à les élaborer et à les envoyer régulièrement à tous les Etats danubiens membres de la Commission du Danube.

Outre les travaux prévus au plan de la Commission pour l'année 1955, l'appareil a déployé une grande activité au cours de la période écoulée en ce qui concerne le recueil et l'étude de la documentation sur les conditions nautiques et hydrométéorologiques de la navigation.

Ainsi, sur la base des informations concernant les modifications des conditions nautiques, reçues des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, l'appareil de la Commission a mis à jour d'après la situation de mai 1955 les cartes couvrant le secteur du Danube du km 1433 au port de Moldova-Veche, et d'après la situation de juillet 1955 celles comprenant le secteur du Danube du port de Turnu-Severin au port de Sulina, toutes publiées en 1954.

Sur la base de la même documentation, un tableau synoptique de l'emplacement du balisage sur le Danube a été élaboré.

L'appareil a travaillé à la systématisation des données hydrométéorologiques pour 1955 arrivant régulièrement des organisations compétentes des Etats danubiens membres de la Commission du Danube.

Le recueil et la systématisation de la documentation concernant les données hydrométéorologiques sur le Danube permettront d'entreprendre l'année prochaine la préparation à l'édition de l'annuaire hydrologique pour 1955.

Le travail d'édition du Secrétariat

Au cours de l'année 1955, les procès-verbaux préliminaires des onzième et douzième sessions de la Commission du Danube ont été dressés dans les deux langues officielles, ronéotypés et expédiés aux représentants.

Les procès-verbaux de la onzième session ont été édités en mai et ceux de la douzième session en décembre de l'année courante.

Outre les procès-verbaux, le Secrétariat a aussi publié, en russe et en français, les Compléments aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et, en français, le Routier du Danube — Aperçu général.

Au cours de la période écoulée la section a fourni un grand travail en ce qui concerne la traduction du matériel dans les langues officielles de la Commission.

Ainsi, dans la première moitié de l'année courante, le matériel descriptif nécessaire à l'élaboration du routier du Danube du port de Moldova-Veche au

port de Turnu-Severin a été traduit du serbe en russe; le routier du Danube de km 1433 au port de Turnu-Severin, du russe en français.

Les matériaux concernant la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube, reçus des Etats danubiens dans leurs langues nationales, ainsi que ceux reçus de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sur les taxes perçues des bâtiments traversant les Cataractes, ont été traduits dans les deux langues officielles.

Dans la deuxième moitié de l'année ont été traduits du russe en français: le routier du secteur Devin—Mohács, le texte de l'annuaire hydrologique pour 1953, le tarif des taxes perçues par l'Administration Fluviale du Bas-Danube des bâtiments traversant le canal de Sulina, ainsi que d'autres matériaux.

Le texte français du routier du secteur du Danube de Turnu-Severin à Sulina a été vérifié et les corrections correspondantes y ont été portées; ce texte ainsi que le texte français du routier du secteur Devin—Mohács seront ronéotypés au cours de l'année 1956.

Le texte de l'annuaire hydrologique de 1953 a été dactylographié en russe et en français pour la photocopie et les matériaux préparés par l'appareil pour les douzième et treizième sessions ont été dactylographiés, traduits et multipliés.

L'inventaire des livres de la bibliothèque de la Commission du Danube a été dressé.

Recrutement de l'appareil de la Commission du Danube

Au cours de la période écoulée, certains changements ont eu lieu dans l'état du personnel de l'appareil de la Commission, notamment:

1. l'inspecteur en chef pour les cadres du personnel — *Kolomin F. M.*, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, a été, à partir du 15 janvier 1955, libéré de ses fonctions du fait de son transfert à un autre poste;

2. sur la demande personnelle, et avec l'accord du Président et du Secrétaire de la Commission, l'ingénieur en chef pour le service hydrométéorologique — *Marjanović D.*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, a été libéré du poste qu'il occupait.

En conformité avec la lettre du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, les fonctionnaires suivants ont été libérés de leurs fonctions:

3. à partir du 30 avril a. c., l'expéditeur-magasinier — *Siklósi Imre*, citoyen de la République Populaire Hongroise;

4. à partir du 16 mars a. c., le chef de garage — *Auerbach Ambrus*, citoyen de la République Populaire Hongroise;

5. à partir du 30 avril a. c., la sténo-dactylographe — *Gallai Gyuláné*, citoyenne de la République Populaire Hongroise;

6. le référendaire en chef de la section de planification et de statistique, *Ivanov I. M.*, citoyen de la République Populaire de Bulgarie, a été libéré de ses fonctions à partir du 24 juillet a. c., du fait de son transfert à un autre poste.

Ce qui fait au total 6 fonctionnaires inscrits au tableau du personnel libérés de leurs fonctions dans l'appareil de la Commission.

Au cours de la même période, 6 fonctionnaires ont été encadrés dans l'appareil de la Commission:

1. à partir du 9 avril a. c., le poste d'inspecteur pour la surveillance sanitaire de la section de navigation a été occupé par *Petreanu R.*, citoyen de la République Populaire Roumaine;

2. à partir du 1^{er} avril, le poste de sténo-dactylographe a été occupé par *Vas Mártonné*, citoyenne de la République Populaire Hongroise, qui accomplit le travail de correcteur-rédacteur de la section de correspondance, d'édition et des archives;

3. à partir du 1^{er} avril, le poste de sténo-dactylographe de la même section a été occupé par *Peisz Rezsőné*, citoyenne de la République Populaire Hongroise;

4. à partir du 1^{er} avril, le poste d'expéditeur-magasinier de la section administrative et d'intendance a été occupé par *Gallai Gyuláné*, citoyenne de la République Populaire Hongroise;

5. à partir du 15 juin, le poste de chef de la section de planification et de statistique a été occupé par *Petrescu A.*, citoyen de la République Populaire Roumaine;

6. à partir du 23 novembre, le poste d'ingénieur en chef pour le service hydrométéorologique a été occupé par *Milovanović I.*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

D'après la situation au 1^{er} décembre, l'appareil de la Commission du Danube a été, conformément au tableau du personnel, recruté de la façon suivante:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------|
| — citoyens de la République Populaire Hongroise ... | — 9 personnes |
| — citoyens de la République Populaire de Bulgarie..... | — 3 « |
| — citoyens de la République Populaire Roumaine .. | — 4 « |
| — citoyens de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques..... | — 4 « |
| — citoyens de la République Tchécoslovaque | — 4 « |
| — citoyens de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie | — 4 « |
| Total... | <u>28 personnes</u> |

Les postes suivants ne sont pas occupés:

1. le poste d'inspecteur en chef pour les cadres du personnel;
2. les deux postes d'interprètes;
3. le poste de chef de garage.

D'après la situation au 1^{er} décembre a. c., 10 personnes du personnel de service — citoyens de la République Populaire Hongroise — travaillent à la Commission du Danube.

Un rapport détaillé sur l'exécution du budget de la Commission du Danube, d'après la situation au 1^{er} décembre a. c., est présenté séparément à la session.

*Le Directeur de l'appareil de la
Commission du Danube*

Signé: K. HALATCHEFF

INFORMATION

du Directeur de l'appareil de la Commission sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, prévoit qu'il est de la compétence de la Commission du Danube de dresser sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et les Administrations Fluviales spéciales, le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation.

Dès le début de l'année 1951, la Commission du Danube a entrepris l'étude et la préparation de cette question importante. Après avoir écouté les informations des représentants des Etats danubiens membres de la Commission du Danube sur l'état du chenal du Danube et présenté ses propositions visant l'amélioration des conditions de la navigation, la sixième session de la Commission chargea l'appareil de la Commission du Danube de préparer un projet du plan des grands travaux sur le Danube.

Les plans de travail annuels de la Commission pour les années suivantes prévoyaient la poursuite du recueil des propositions et des projets en rapport avec le plan des grands travaux sur le Danube pour les 5—7 ans à venir, ainsi que son élaboration et envoi, pour conclusion, aux membres de la Commission du Danube.

Au cours de son activité en vue du recueil et de l'étude des projets et propositions des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, l'appareil de la Commission a effectué un grand travail préparatoire, notamment le rassemblement et la systématisation de la documentation concernant les principes fondamentaux de la régularisation du Danube et la préparation du projet d'une méthode uniforme d'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube ce qui, à notre avis, est une tâche primordiale, précédant l'élaboration du plan des grands travaux.

I. Signification, importance et rôle de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube

Les projets des travaux de régularisation sur les fleuves navigables, dont le but est d'assurer et d'améliorer les conditions de navigation, sont basés sur un certain niveau d'eau déterminé d'après les stations hydrométriques correspondantes. Les plans des travaux de régularisation du lit du fleuve avec les gabarits de chenal projetés (profondeur et largeur) et les courbes isobathes des cartes fluviales se rapportent aussi à ce niveau déterminé.

Sur les fleuves navigables on pourrait établir séparément l'étiage de régularisation et l'étiage navigable, mais comme ces deux niveaux sont des niveaux

bas et doivent correspondre l'un à l'autre, il serait désirable d'établir un étiage de régularisation qui serait en même temps l'étiage navigable.

Il est d'usage d'établir comme tel niveau la moyenne des bas niveaux que l'on nomme étiage navigable et de régularisation. Il est nécessaire de noter qu'il serait erroné, et ne correspondrait pas aux exigences économiques, d'établir comme étiage navigable et de régularisation le niveau le plus bas observé, comme par exemple celui qui a eu lieu en 1947, car l'établissement des gabarits du chenal d'après un niveau dont la fréquence et la durée sont insignifiantes élèverait d'une manière injustifiée le coût des travaux de régularisation et de dragage. D'autre part, il serait également erroné d'établir un niveau de régularisation trop élevé car même pendant la période des bas niveaux moyens cela pourrait causer éventuellement des pertes considérables pour la navigation. C'est pourquoi il est nécessaire d'établir comme étiage navigable et de régularisation le niveau moyen des basses eaux le plus rationnel.

Enfin, pour pouvoir comparer les conditions nautiques des différents secteurs du fleuve il faut déterminer un niveau valable pour tout le parcours navigable du fleuve, ce qui veut dire qu'il est nécessaire d'établir l'étiage navigable et de régularisation, c'est-à-dire d'adopter un niveau de base valable pour tout le parcours navigable du Danube.

II. Etablissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube dans le passé

En 1834, l'expert hongrois P. Vásárhelyi a établi pour la première fois l'„étiage” pour le secteur des Portes de Fer. Ce niveau était le niveau le plus bas observé en 1834 et sert jusqu'à présent de niveau de régularisation sur le secteur du Danube de Moldova-Vecse (km 1048) à Turnu-Severin (km 932) sur la rive gauche et de Vince à Kostol sur la rive droite.

Le niveau le plus bas observé en 1837 sur le parcours hongrois du Danube a été désigné „étiage” et nommé „0”. Cet „étiage” a servi pendant presque tout un siècle de niveau de régularisation de base bien qu'au cours de cette période le lit de fleuve ait subi d'importantes déformations et des changements de pente de surface. Presque toutes les stations hydrométriques du Danube de Devin à Moldova-Vecse (à Vince) ont été établies par rapport à cet „étiage”, c.-à-d. la hauteur du „0” de l'échelle des stations hydrométriques correspondait à cet „étiage”.

En Roumanie, le niveau adopté comme étiage était le niveau le plus bas observé en 1904, dont il a été déduit un mètre. La hauteur du „0” de l'échelle des stations hydrométriques situées sur le secteur roumain du Danube était rapportée à cet „étiage”. Les projets de travaux de régularisation étaient rapportés en partie à ce niveau ou au niveau le plus bas observé.

L'ancienne Commission Internationale du Danube s'est occupée par deux fois de la question de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation: d'abord en 1922 et ensuite en 1932.

Dans la résolution concernant l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, adoptée par la Commission Internationale du Danube en 1922, il est dit:

„Est désigné comme étiage de régularisation et, en même temps, comme étiage navigable, le niveau des eaux calculé sur la base des données relatives aux 20 dernières années, abstraction faite des années pendant lesquelles les

observations n'ont pas pu être faites régulièrement, qui sera, dans un profil bien formé et stable, atteint ou dépassé pendant la période de navigation comprenant les 300 jours entre le 1^{er} mars et le 25 décembre, une tolérance de 10 jours admise, en moyenne.

Est adopté, en attendant, à titre provisoire et sous réserve de vérification ultérieure qui pourrait être faite, le tableau indiquant les cotes correspondantes des échelles limnimétriques à l'étiage de régularisation obtenu par la section technique de la CID par l'emploi de la méthode des courbes de durée d'immersion pour la période de 10 ans, 1903—1912".

Le tableau ci-après indique les cotes correspondant à l'étiage navigable et de régularisation d'après 14 stations hydrométriques du Danube.

| | | | | | |
|------------------|---|-----|---------------|---|-----|
| 1. Vilshofen | + | 1 | 8. Bratislava | + | 11 |
| 2. Engelhartzell | + | 2 | 9. Komárno | + | 107 |
| 3. Linz | - | 154 | 10. Budapest | + | 47 |
| 4. Grain | + | 32 | 11. Mohács | + | 40 |
| 5. Spitz | - | 62 | 12. Novi Sad | + | 57 |
| 6. Zwentendorf | - | 199 | 13. Baziaş | - | 7 |
| 7. Vienne | - | 157 | 14. Orşova | + | 74 |

Dans la résolution il a été aussi souligné: „Les données du tableau doivent être révisées périodiquement et corrigées suivant les résultats d'une étude systématique des débits.

Considérant l'instabilité du fond du lit dans les parties non régularisées du fleuve, l'étiage adopté serait à réviser dans des périodes de 10 ans environ. Toutefois, la première révision doit être effectuée en 1927".

En 1927 a été adoptée la résolution au sujet de la révision de l'étiage navigable et de régularisation qui devait être effectuée en 1932 sur la base des observations recueillies au cours de la période de 10 ans de 1922 à 1931.

Dans cette résolution il a été aussi indiqué que: „Les hauteurs d'eau caractérisant l'étiage navigable et de régularisation, adopté en 1922, ne seront modifiées qu'au cas où les résultats obtenus par la révision indiqueraient un changement de ces hauteurs égales à ou dépassant 10 cm. La Commission invite les Etats riverains à poursuivre les mesurages de débit du fleuve sur leurs secteurs respectifs en vue de l'emploi des courbes de débit pour le contrôle et la révision de l'étiage adopté".

En 1932, la Commission Internationale du Danube a révisé l'étiage navigable et de régularisation. La méthode employée a été la même que celle appliquée en 1922 et un nouveau tableau de l'étiage navigable et de régularisation, établi sur la base des observations effectuées pendant une période de 30 ans, de 1902 à 1931, a été adopté.

Les cotes suivantes correspondant à l'étiage navigable et de régularisation ont été établies d'après les 20 stations hydrométriques principales:

| | | | | | |
|------------------|---|-----|--------------|---|----|
| 1. Regensburg | - | 68 | 11. Budapest | + | 58 |
| 2. Hofkirchen | + | 20 | 12. Mohács | + | 45 |
| 3. Engelhartzell | + | 8 | 13. Novi Sad | + | 69 |
| 4. Linz | - | 154 | 14. Bazias | - | 1 |

| | | | |
|----------------|-------|-------------------|------|
| 5. Grain | + 51 | 15. Orșova | + 81 |
| 6. Spitz | — 60 | 16. Turnu-Severin | + 30 |
| 7. Zwentendorf | — 212 | 17. Corabia | + 31 |
| 8. Vienne | — 142 | 18. Giurgiu | + 38 |
| 9. Bratislava | + 14 | 19. Călărași | + 29 |
| 10. Komárno | + 119 | 20. Brăila | + 29 |

Dans le rapport de la sous-commission technique on indiquait comme raison pour l'établissement d'un nouveau tableau que la moyenne des différences entre les anciens et les nouveaux niveaux était de 12 centimètres, c'est-à-dire de plus de 10 cm.

La plupart des Etats danubiens n'adoptèrent pas ce niveau comme base dans leurs travaux de régularisation.

La Tchécoslovaquie et la Hongrie, sur leurs secteurs du Danube, se sont servi jusqu'à 1931 de l'étiage de régularisation établi par la CID en 1922 et à partir de 1932 du nouveau niveau établi. En 1948, à la suite des changements survenus dans le lit, ces deux Etats ont, sur leur secteur commun, modifié l'étiage en faisant remarquer que pour les stations hydrométriques Bratislava et Komárno les hauteurs d'eau correspondant à l'étiage sont restées les mêmes.

Sur le secteur hongrois Szob—Mohács on a adopté, en 1934, comme niveau de régularisation le niveau de 1930 dénommé „eau de base”. Ce niveau a été adopté et fixé sur la base des basses eaux relevées en 1929—1930.

Sur le secteur yougoslave du Danube, on a employé pour les plans des travaux de régularisation et les cartes fluviales avec des courbes isobathes le niveau „0”, de même que l'étiage établi par la CID en 1922 et d'autres niveaux des basses eaux.

Sur le secteur des Portes de Fer on emploie jusqu'à présent comme étiage le niveau le plus bas observé en 1834, qui a été dénommé „0” eau.

Comme il a déjà été indiqué, sur le secteur roumain on employait l'étiage observé en 1904.

En 1941, la Direction pour les Voies Navigables à Vienne a aussi examiné la question de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation pour tout le parcours navigable du Danube et a présenté sa proposition à ce sujet.

La Direction estimait que la méthode appliquée par la CID n'était pas suffisamment exacte. D'après son opinion, la méthode de la CID n'a été calculée que pour une saison navigable allant du 1^{er} mars au 25 décembre, quant aux 65 jours restant ils n'ont pas été pris en considération alors que les données statistiques indiquent que l'interruption de la navigation sur le Danube par suite de l'apparition des glaces est en moyenne beaucoup plus courte. La Direction proposait de désigner comme étiage navigable et de régularisation le niveau des eaux dont la durée moyenne était de 340 jours pendant la période hydrologique de dix ans, de 1931 à 1940. Cet étiage devait être valable pour une période de 10 ans, c.-à-d. de 1942 à 1951.

Le tableau annexé à cette proposition contenait deux variantes d'étiages : l'étiage calculé par la méthode CID pour la période 1931—1940 et celui proposé par la Direction, avec une durée moyenne de 340 jours pour la même période ; on y indiquait aussi la différence entre ces deux étiages pour les 21 stations hydrométriques principales.

| | <i>Méthode CID</i> | <i>Proposition</i> | <i>Différence</i> |
|-------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| 1. Regensburg | 150 | 154 | + 4 |
| 2. Passau | 347 | 344 | - 3 |
| 3. Oberzell | 222 | 219 | - 3 |
| 4. Linz | 148 | 144 | - 4 |
| 5. Mauthausen | 156 | 153 | - 3 |
| 6. Ibbs | 198 | 199 | + 1 |
| 7. Spitz | 138 | 134 | - 4 |
| 8. Wien-Nussdorf | 155 | 152 | - 3 |
| 9. Wien-Eisenbahnbrücke | 172 | 170 | - 2 |
| 10. Hainburg | 335 | 333 | - 2 |
| 11. Bratislava | 12 | 12 | - 0 |
| 12. Komárom | 153 | 153 | - 0 |
| 13. Budapest | 82 | 83 | + 1 |
| 14. Mohács | 71 | 85 | + 14 |
| 15. Bogojevo | 175 | 181 | + 6 |
| 16. Novi Sad | 105 | 109 | + 4 |
| 17. Zemun | 55 | 83 | + 28 |
| 18. Orşova | 106 | 118 | + 12 |
| 19. Turnu Severin | 72 | 87 | + 15 |
| 20. Giurgiu | 63 | 101 | + 38 |
| 21. Brăila | 68 | 103 | + 35 |

III. Propositions pour l'établissement d'une méthode uniforme du calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, élaborées en 1953 par l'appareil de la Commission du Danube

En 1951, l'appareil de la Commission s'est adressé aux Etats danubiens membres de la Commission pour les prier d'envoyer leurs propositions au sujet de l'élaboration d'une méthode uniforme du calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

La République Tchèque et la République Populaire Hongroise ont présenté à ce sujet une proposition commune tout en exprimant leur opinion concernant la méthode CID. Dans cette proposition on faisait remarquer que la méthode employée par la CID lors de l'établissement de l'étiage ne tenait compte que de la saison navigable officielle, c.-à.-d. du 1^{er} mars au 25 décembre, tandis que les autres 65 jours de l'année n'étaient pas pris en considération, ce qui ne correspond pas tout à fait à la réalité car, effectivement, la navigation n'est interrompue que pendant moins de 65—66 jours, et, sur la base des données statistiques, il est suffisant de considérer l'intervalle dans la navigation comme étant en moyenne de 24—35 jours seulement.

Dans la proposition on indiquait aussi que même en supposant un intervalle très long dans la navigation il est tout à fait justifié d'établir l'étiage de régularisation d'après le débit d'eau, c'est-à-dire de renoncer à la notion de la période de navigation. Cette proposition a été basée sur le principe que l'étiage

de régularisation correspond au niveau d'eau auprès duquel le débit est de 1000 m³/s sur le secteur Bratislava—Komárom. Les observations ont démontré qu'au cours d'une période de 10 ans (1941—1950) les niveaux atteints pendant 3.300 jours, c.-à-d. pendant en moyenne 330 jours par an, correspondent, par station hydrométrique, au débit de 1.000 m³/s.

La proposition tchécoslovaque—hongroise prévoit le calcul de l'étiage navigable et de régularisation pour une période de 10 ans écoulés pour que l'étiage de régularisation puisse être valable pour les 10 ans à venir.

Après avoir étudié cette proposition ainsi que les observations faites à la VI^e session par les experts des autres Etats danubiens, l'appareil de la Commission a élaboré des propositions pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Les propositions indiquaient en premier lieu qu'il serait plus juste et préférable de déterminer l'étiage navigable et de régularisation en fonction du débit des eaux, mais faute de données suffisantes concernant le mesurage du débit, l'appareil de la Commission n'est pas en mesure de le faire et est contraint de se servir des données relatives aux niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques respectives.

Au cours de son travail en vue de l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation, l'appareil de la Commission a étudié le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina pour une longue série d'années (pour le secteur Bratislava—Sulina une période de 50 hivers) et a constaté que sur le Danube le régime des glaces est extrêmement irrégulier et que la durée moyenne des phénomènes de glace sur le secteur Bratislava—Sulina est approximativement de 40 jours.

Comme période de recherches on a envisagé 25 ans, période assez longue pour que les extrêmes des facteurs météorologiques puissent se niveller. L'appareil estimait que la période de 10 ans prévue dans les propositions tchécoslovaque—hongroises et dans celles de la Direction pour les Voies Navigables, à Vienne, était trop courte.

Les recherches de l'appareil se rapportent à la période de 1924 à 1950, sans compter les années 1944 et 1945 au cours desquelles des observations régulières n'ont pas eu lieu.

L'appareil a élaboré deux variantes du calcul de l'étiage navigable et de régularisation: dans la première on prenait pour base une année civile complète, et dans la seconde on ne tenait compte que de la période sans phénomènes de glace.

Dans le premier cas on a établi comme étiage navigable et de régularisation un niveau d'une durée moyenne de 340 jours par an, et dans le second un niveau dont la probabilité moyenne de dépassement était de 93—99% au cours d'une période de 25 ans.

L'appareil a choisi pour ses recherches les données de 13 stations hydrométriques situées sur le secteur du Danube de Devin à la mer Noire dont les observations, poursuivies à partir de 1924, étaient à sa disposition.

En conclusion, l'appareil de la Commission proposait d'établir l'étiage navigable et de régularisation en se basant sur un débit d'eau dont la probabilité moyenne de dépassement est de 93—99% sur un secteur stable.

En attendant de pouvoir établir l'étiage navigable et de régularisation d'après le débit d'eau, l'appareil proposait d'adopter comme étiage navigable

et de régularisation le niveau dont la probabilité moyenne de dépassement atteint 93—99% sur un secteur stable.

Les limites assez larges de 93—99% de probabilité moyenne de dépassement sont, à l'avis de l'appareil, avantageuses car elles donnent aux Etats danubiens la possibilité d'établir le pourcentage de la probabilité moyenne de dépassement de l'étiage navigable et de régularisation sur la base de leurs conditions économiques et de transport, compte tenu du régime du fleuve et des travaux de régularisation existants.

Dans les propositions on soulignait aussi la nécessité que chaque pays divise son secteur du Danube en quelques sections et établisse pour chacune d'elles une station hydrométrique de base.

Cette proposition de l'appareil, ainsi que les annexes présentées sous forme de tableaux et graphiques, ont été envoyées en 1953 aux membres de la Commission du Danube.

IV. Propositions des Etats danubiens concernant l'établissement d'une méthode uniforme de calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube

En réponse aux propositions concernant l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation, élaborées par l'appareil, il fut reçu au cours des années 1953—1955 les observations et propositions de la République Tchécoslovaque, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, de la République Populaire de Bulgarie et de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

1. Le représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube a informé que les organes compétents tchécoslovaques sont d'accord avec la proposition élaborée par l'appareil de la Commission et proposent, pour les secteurs tchécoslovaque et tchécoslovaque-hongrois, d'adopter comme étiage navigable et de régularisation le niveau dont la probabilité moyenne de dépassement est de 94,5% pour une période de 25 ans (1924—1950), abstraction faite de la période des phénomènes de glace.

Les niveaux suivants, qui correspondent à l'étiage navigable et de régularisation, ont été proposés:

- | | |
|---------------------------------------------|-------|
| a) pour la station hydrométrique Bratislava | + 199 |
| b) pour la station hydrométrique Komárno | + 135 |

Toute la documentation se rapportant à cette question a été aussi annexée.

En ce qui concerne l'argumentation économique de l'étiage navigable et de régularisation il a été signalé que:

La Commission Technique Commune Tchécoslovaque—Hongroise, ayant examiné cette question a exprimé l'opinion suivante:

La navigation sur le secteur frontalier hongro—tchécoslovaque pendant la période des basses eaux dépend des profondeurs sur les seuils mais il est impossible d'établir une corrélation exacte entre le niveau de l'étiage et les profondeurs sur les seuils. Lors des niveaux d'eau correspondant approximativement à l'étiage projeté, les profondeurs sur les crêtes des seuils diffèrent souvent de 3—4 dm au cours d'une même année, et parfois apparaissent des seuils sur lesquels cette différence est encore plus accentuée.

Des dragages ont été effectués sur les seuils où les profondeurs sont insuffisantes, mais en résultat de la déposition irrégulière des alluvions il a été impossible d'assurer une profondeur navigable correspondant à l'étiage car les continuelles dépositions couvraient au fur et à mesure le lit créé par les travaux de dragage. De telle sorte les bas niveaux établis par les différentes méthodes ne présentent que des écarts de quelques centimètres alors que les changements de profondeur sur les seuils atteignent 3—4 dm.

Il en découle que l'exploitation économique du secteur du Danube où se trouvent des seuils dépend non de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation mais du hasard du développement des seuils culminants qui sont limitatifs et c'est pourquoi il est pratiquement impossible de donner au point de vue économique une argumentation de l'étiage navigable et de régularisation projeté.

2. Le représentant de la République Populaire Hongroise a donné l'information suivante:

Les organes compétents hongrois sont aussi d'accord avec la proposition de l'appareil et proposent pour les secteurs hongro—tchécoslovaque et hongrois d'adopter comme étiage navigable et de régularisation le niveau dont la probabilité moyenne de dépassement est de 94,5% pour une période de 25 ans (1924—1950), abstraction faite de la période des phénomènes de glace, c.-à-d. le même pourcentage que celui proposé par la République Tchécoslovaque.

Dans la lettre ont été aussi indiqués les niveaux d'eau correspondant à l'étiage navigable et de régularisation d'après les 5 stations hydrométriques principales du secteur hongrois du Danube, notamment:

| | |
|--------------------|-------|
| a) Komárom | + 129 |
| b) Esztergom | + 130 |
| c) Budapest | + 163 |
| d) Paks | + 146 |
| e) Mohács | + 231 |

Une documentation détaillée, concernant l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation a été annexée.

3. Le représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie a informé que les organes compétents yougoslaves ont exprimé leur accord avec la proposition concernant l'établissement d'une méthode uniforme du calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, élaboré par l'appareil de la Commission; en même temps, tout le matériel se rapportant au secteur yougoslave du Danube, à l'exception du secteur des Portes de Fer, a été remis à l'appareil. Les recherches ont trait à une période de 25 ans, de 1924 à 1950 (à l'exception des années 1944—1945), abstraction faite de la période des glaces.

Conformément à la méthode proposée, le secteur yougoslave du Danube est divisé en 6 sections séparées et une station hydrométrique de base a été déterminée pour chacune d'elles. Pour chaque station on a proposé le pourcentage de probabilité moyenne de dépassement et la hauteur d'eau correspondant à l'étiage navigable et de régularisation. Les chiffres proposés sont les suivants:

| Section | de — à | Station hydro- métrique prin- cipale | %-tage de proba- bilité de dépasser- ment | Hauteur d'eau corres- pondant à l'étiage |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 1 | frontière yougoslavo—hongroise (km 1433) — confluent de la Drava (km 1382) | Bezdan | 93% | 79 |
| 2 | confluent de la Drava (km 1382) — confluent de la Tisza (km 1214) | Novi Sad | 93% | 86 |
| 3 | confluent de la Tisza (km 1214) — confluent de la Sava (km 1169) | Zemun | 93% | 39 |
| 4 | confluent de la Sava (km 1169) — confluent de la Morava (km 1103) | Smederevo | 93% | 138 |
| 5 | confluent de la Morava (km 1103) — localité Vince (km 1048)..... | Veliko Gradište | 93% | 126 |
| 6 | Localité Kostol (km 932) — frontière yougoslavo—bulgare (km 845)... | Prahovo | 96% | 42 |

En conclusion, il a été souligné qu'étant donné l'importance des investissements prévus pour les travaux de régularisation sur les secteurs en question il peut être considéré qu'un pourcentage de 93% est assuré à la navigation, ce qui correspond à une moyenne d'exploitation de 89,22% d'un chaland de 1.000 tonnes de capacité.

Dans le but d'améliorer les conditions de navigation sur le Danube et tenant compte de son développement futur, ainsi que du développement économique du pays, de nouveaux travaux de régularisation seront exécutés sur le Danube ce qui augmentera le pourcentage du temps assuré à la navigation et réduira en même temps l'étiage navigable.

4. L'Administration Fluviale des Portes de Fer a indiqué ce qui suit:

Le Danube a sur ce secteur un caractère typique de fleuve de montagne dont le lit et les canaux navigables exécutés jusqu'à présent sont stables. Les conditions naturelles de ce secteur diffèrent de celles des autres secteurs du Danube de Devin à la mer Noire.

L'étiage navigable et de régularisation sur le secteur du Danube de l'Administration a été établi en 1834, c'était le niveau le plus bas observé en 1834.

Tous les grands travaux de régularisation exécutés jusqu'à présent ont été rapportés à cet étiage, c.-à-d. au „0” de la station hydrométrique Orșova. La navigation sur ce secteur est réglée d'après les stations hydrométriques Orșova et Drencova.

De ce fait, l'Administration considère qu'il n'y a nulle nécessité de modifier l'étiage de régularisation sur son secteur du Danube.

5. Le représentant de la République Populaire de Bulgarie a envoyé un tableau synoptique des données principales et des niveaux caractéristiques d'après les 8 stations hydrométriques situées sur le secteur bulgare du Danube, les données hydrologiques d'après les stations hydrométriques Lom et Roussé et une proposition concernant l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation par rapport à ces deux stations hydrométriques.

Les organes compétents bulgares proposent:

1. Pour la section Novo Selo—Bajkál, la station hydrométrique princi-

pale Lom, avec une probabilité moyenne de dépassement de 94,14% et une hauteur d'eau correspondant à l'étiage 160.

2. Pour la section Bajkál—Silistra, la station hydrométrique principale Roussé avec une probabilité moyenne de dépassement de 92,72% et une hauteur d'eau de 130.

On note que les recherches bulgares se rapportent à une période de 25 ans, années civiles complètes, de 1924 à 1950 (sans les années 1944—1945).

6. Le représentant de l'Union Soviétique a envoyé quelques observations et propositions concernant l'établissement de la méthode uniforme de calcul de l'étiage navigable et de régularisation élaborée par l'appareil. Il a été indiqué que les recommandations quant à l'adoption comme étiage navigable et de régularisation d'un niveau ayant une probabilité de dépassement de 93—99% pour une longue période, correspondent aux conditions réelles existant sur le Danube.

V. Recherches et études de l'appareil de la Commission du Danube en vue de l'établissement d'une méthode uniforme de calcul de l'étiage navigable et de régularisation

Tout en étudiant les propositions reçues des Etats danubiens membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales au sujet de la question considérée, l'appareil a effectué les travaux suivants:

1. Elaboration des données hydrologiques d'après les 24 stations hydrométriques principales de Devin à la mer Noire, ainsi que des tableaux et graphiques de la durée et fréquence des niveaux d'eau pour une période de 25 ans, de 1924 à 1950, exception faite des années 1944 et 1945.

Les recherches de l'appareil se faisaient en deux variantes: d'une part pour les années civiles complètes et d'autre part pour les périodes d'années sans glaces.

Après avoir étudié le régime des glaces du Danube, l'appareil de la Commission estime qu'un intervalle de moins de 14 jours entre la disparition et la réapparition des glaces doit être considéré comme si le fleuve eut été pris par la glace.

Les 24 stations hydrométriques principales qui ont été prises en considération sont les suivantes:

| | | |
|----------------|-------------------|---------------|
| 1. Bratislava | 9. Novi Sad | 17. Corabia |
| 2. Gönyü | 10. Zemun | 18. Svistov |
| 3. Komárom | 11. Smederevo | 19. Giurgiu |
| 4. Budapest | 12. Drencova | 20. Oltenița |
| 5. Dunaföldvár | 13. Orșova | 21. Cernavodă |
| 6. Mohács | 14. Turnu-Severin | 22. Hîrșova |
| 7. Bezdan | 15. Calafat | 23. Brăila |
| 8. Bogojevo | 16. Lom | 24. Tulcea |

2. Pour avoir un tableau clair et contenant toutes les données principales et caractéristiques, l'appareil a élaboré un tableau synoptique d'après 35 stations hydrométriques. Dans ce tableau figurent les 24 stations hydrométriques

susmentionnées et 11 autres pour lesquelles les Etats danubiens ont présenté des propositions concernant l'étiage navigable et de régularisation.

Ces 11 stations hydrométriques sont les suivantes :

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 1. Rusovce | 7. Dombori |
| 2. Dunaremete | 8. Baja |
| 3. Esztergom | 9. Veliko Gradište |
| 4. Nagymaros | 10. Prahovo |
| 5. Sztalinváros | 11. Roussé |
| 6. Paks | |

Ce tableau contient: la dénomination de la station hydrométrique, la distance de Sulina en km, la superficie du bassin hydrographique, la hauteur du „0” au-dessus du niveau de la mer Adriatique ou de la mer Noire, les niveaux minima et maxima relevés au cours des périodes sans glaces, les niveaux correspondant aux étiages navigables et de régularisation adoptés par la CID en 1922 et 1932, la proposition faite en 1941 par la Direction des Voies Navigables à Vienne, les données relatives à la proposition de la Commission Technique Commune Tchécoslovaque—Hongroise présentée en 1951, les données sur les recherches de l'appareil de la Commission, les propositions des Etats danubiens, la proposition de l'appareil de la Commission du Danube et les différences entre la proposition de l'appareil d'une part et celles de 1932 de la CID et des Etats danubiens d'autre part.

3. Pour avoir une image fidèle, l'appareil a préparé un profil en long des niveaux caractéristiques du Danube de Devin à la mer Noire, dans lequel ont été indiqués:

a) Les échelles des 68 stations hydrométriques fonctionnant actuellement, avec leur cote du „0”.

b) Le profil en long des niveaux les plus bas observés en 1947.

Il a été indiqué en même temps que les données de l'année 1947 qui fut extraordinairement sèche, ont été prises comme les niveaux les plus bas observés jusqu'à présent; ceci a été fait pour faciliter la comparaison avec l'étiage navigable et de régularisation projeté car ces niveaux se sont produits lors de conditions normales sur le Danube, c'est-à-dire au cours d'une période sans glaces. Il est caractéristique que seules 4 stations hydrométriques: Bratislava, Hirşova, Brăila et Tulcea, ont noté des niveaux plus bas que ceux qui ont été observés en 1947.

c) Le profil en long des niveaux correspondant à l'étiage navigable et de régularisation projeté par l'appareil de la Commission du Danube.

Il est à noter que dans la proposition d'adopter comme étiage navigable et de régularisation un niveau dont la probabilité moyenne de dépassement atteint 94%, les niveaux qui correspondent aux niveaux projetés ont été, pour les stations hydrométriques se trouvant entre les 24 stations hydrométriques principales, calculés par la méthode d'interpolation.

d) Le profil en long des niveaux les plus hauts observés jusqu'à présent au cours des périodes sans glaces.

Dans le profil mentionné, la hauteur conventionnelle relative à des mêmes niveaux ne correspond pas, d'après les données des organes compétents bulgares, aux indications de la hauteur conventionnelle des stations hydrométriques roumaines situées sur la rive gauche du Danube.

V1. Projet d'une méthode uniforme d'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube et propositions concernant l'adoption d'un tableau d'étiage correspondant à la hauteur des niveaux d'après les stations hydrométriques principales du secteur du Danube de Devin à la mer Noire

En ce qui concerne la proposition sur l'établissement d'une méthode uniforme de calcul de l'étiage navigable et de régularisation élaborée par l'appareil de la Commission du Danube en 1953, après avoir étudié les propositions et observations reçues des Etats danubiens à ce sujet *on constate que les Etats danubiens — la République Tchécoslovaque, la République Populaire Hongroise, la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, la République Populaire de Bulgarie et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, sont d'accord avec la méthode proposée par l'appareil en 1953.*

L'appareil de la Commission du Danube propose d'examiner le projet de la méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube présenté ci-dessous:

1. Il a été constaté qu'il serait plus justifié et désirable de déterminer l'étiage navigable et de régularisation en fonction du débit d'eau et d'établir comme débit navigable et de régularisation un débit bas dont la probabilité moyenne de dépassement est de 93—95% pour une période de longue durée (25—35 ans) sans phénomènes de glace.

Dans ce cas-là on prend toujours comme étiage navigable et de régularisation le bas niveau qui correspond au débit navigable et de régularisation.

Jusqu'au moment où il sera possible d'établir le débit navigable et de régularisation il faut se servir des données de hauteur d'eau aux stations hydrométriques respectives et désigner comme étiage navigable et de régularisation le niveau dont la probabilité moyenne de dépassement atteint 93—95% pour une longue période (25—35 ans) sans phénomènes de glace.

2. Pour les 5 ans à venir (1956—1960), on propose d'adopter comme étiage navigable et de régularisation le niveau calculé pour une période de 25 ans (1924—1950) sans glaces et dont la probabilité moyenne de dépassement est de 94%.

3. On propose d'adopter le tableau ci-dessous des niveaux d'eau correspondant à l'étiage navigable et de régularisation donné d'après les 24 stations hydrométriques principales suivantes:

| | | | |
|----------------------|-----|------------------------|-----|
| 1. Bratislava | 201 | 13. Orșova | 90 |
| 2. Gönyü | 115 | 14. Turnu-Severin..... | 56 |
| 3. Komárom..... | 135 | 15. Calafat | 50 |
| 4. Budapest | 160 | 16. Lom | 166 |
| 5. Dudaföldvár | 97 | 17. Corabia | 23 |
| 6. Mohács | 236 | 18. Svistov | 87 |
| 7. Bezdan | 70 | 19. Giurgiu | 36 |
| 8. Bogojevo | 112 | 20. Oltenița | 18 |
| 9. Novi Sad | 80 | 21. Cernavodă | —14 |
| 10. Zemun | 34 | 22. Hirșova | 18 |
| 11. Smederevo | 131 | 23. Brăila | 30 |
| 12. Drencova | 18 | 24. Tulcea | 27 |

4. Afin de pouvoir fixer les niveaux correspondant à l'étiage navigable et de régularisation pour les autres stations hydrométriques et endroits se trouvant entre les stations hydrométriques principales on propose que pour les stations hydrométriques non principales les Etats danubiens établissent ces niveaux en les calculant au moyen de la méthode adoptée et pour les autres endroits, par la fixation des bas niveaux correspondant à l'étiage déterminé par station hydrométrique.

5. Pour l'établissement des lieux des stations hydrométriques de base et surtout pour la détermination du débit navigable et de régularisation on propose de diviser le Danube en les sections suivantes:

1^{ère} section — du confluent de la Morava (km 1880,3) au confluent du Váh (km 1766);

2^{ème} section — du confluent du Váh (km 1766) au confluent de la Drava (km 1382);

3^{ème} section — du confluent de la Drava (km 1392) au confluent de la Tisza (km 1214);

4^{ème} section — du confluent de la Tisza (km 1214) au confluent de la Sava (km 1169);

5^{ème} section — du confluent de la Sava (km 1169) à Moldova-Veche (km 1048) sur la rive gauche et à Vince sur la rive droite;

6^{ème} section — de Moldova-Veche (km 1048) à Turnu-Severin (km 931) sur la rive gauche et de Vince à Kostol sur la rive droite;

7^{ème} section — de Turnu-Severin (km 931) sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite au confluent de l'Olt (km 600,5);

8^{ème} section — du confluent de l'Olt (km 600,5) au confluent du Siret (km 155);

9^{ème} section — du confluent du Siret (km 155) au Tchatal d'Ismaïl (mille 43);

10^{ème} section — du Tchatal d'Ismaïl (mille 43) au Tchatal Saint-Georges (mille 34);

11^{ème} section — du Tchatal Saint-Georges (mille 34) à l'embouchure du Danube.

6. Il est prévu que la Commission du Danube propose aux Etats danubiens membres de la Commission de poursuivre sur leurs secteurs respectifs et dans le cadre de leurs possibilités le mesurage des débits d'eau sur au moins un profil en travers d'un secteur stable et conformément à la répartition indiquée au point 5.

Pour pouvoir contrôler l'étiage adopté et en vue d'une révision ultérieure éventuelle il serait désirable que ces mesurages soient effectués pendant la période où les niveaux d'eau sont proches de l'étiage navigable et de régularisation.

7. On propose que l'étiage navigable et de régularisation établi par cette méthode soit valable jusqu'en 1960 et que sa première révision soit faite en 1961.

*Le Directeur de l'appareil de la
Commission du Danube
Signé: K. HALATCHEFF*

RAPPORT N° 1

du groupe de travail pour les questions financières

Le groupe de travail pour les questions financières, formé conformément aux articles 49 et 50 des Règles de procédure, a commencé son activité le 5 décembre 1955.

Ont pris part aux réunions du groupe de travail de la part de:

- | | |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| la Délégation bulgare | — M. Grekov — M. Staikov — M. Blaskov — M. Kojouharov |
| la Délégation hongroise | — M. Némethi — M. Rosta — M. Kutasi — M. Enökl |
| la Délégation roumaine | — M. Lazareanu — M. Semencescu — M. Gellert — M. Nae |
| la Délégation soviétique | — M. Brykine — M. Kapikraian — M. Gromov — Mme Griaznova |
| la Délégation tchécoslovaque | — M. Čech — M. Fišer |
| la Délégation yougoslave | — M. Topaloski — M. Brukner — M. Petrović — M. Hadži-Pavlović — Mme Vitaljić |

Sur les instructions du Président et du Secrétaire de la Commission, les fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services ont aussi pris part à l'activité du groupe de travail.

M. Grekov, Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a écouté et discuté la note explicative au rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre) présentée par le chef-comptable de la Commission.

Comme résultat de l'examen du rapport financier sur l'exécution du budget pour la période mentionnée, le groupe de travail a établi:

1. Au chapitre des recettes du budget pour 1955

Conformément à la décision de la onzième session de la Commission du Danube, d'après la situation au 1^{er} décembre 1955, la totalité des annuités de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Roumaine, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Tchécoslovaque et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, a été reçue.

Ainsi, le chapitre des recettes du budget de la Commission du Danube pour 1955 a été exécuté.

2. Au chapitre des dépenses du budget pour 1955

Le groupe de travail constate que, durant la période indiquée les dépenses ont été effectuées dans le cadre des sommes approuvées pour chaque article du budget séparément et qu'aucun surplus de dépenses n'a eu lieu.

Le groupe de travail note que l'appareil de la Commission a fait preuve de précaution dans la dépense des ressources planifiée.

Le groupe de travail considère qu'il serait désirable que, lors de la préparation du budget pour l'année 1956, l'appareil tienne compte des propositions et observations exprimées par les membres du groupe de travail au cours de l'examen du rapport financier sur l'exécution du devis des dépenses pour 11 mois de l'année 1955.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la session le projet de décision suivant, concernant l'exécution du devis des dépenses pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre):

„Après avoir écouté et discuté le rapport financier sur l'exécution du devis des dépenses de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre), ainsi que le rapport du groupe de travail, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Prendre acte du rapport du groupe de travail pour la vérification de l'exécution du devis des dépenses de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre).

2. Approuver le rapport financier sur l'exécution du devis des dépenses de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre).”

RAPPORT

du groupe de travail pour la vérification du rapport du Directeur sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955

Conformément à l'art. 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la treizième session, adoptée à la première séance plénière du 7 décembre, le groupe de travail pour la vérification du rapport du Directeur sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1955 a été constitué.

Ont pris part à l'activité du groupe de travail de la part de :

| | |
|------------------------------|---------------------|
| la Délégation bulgare | — M. Grekov |
| | — M. Staikov |
| | — M. Blaskov |
| | — M. Kojouharov |
| la Délégation hongroise | — M. Némethi |
| | — M. Rosta |
| | — M. Enökl |
| la Délégation roumaine | — M. Lazareanu |
| | — M. Semencescu |
| | — M. Gellert |
| | — M. Nae |
| la Délégation soviétique | — M. M. Brykine |
| | — M. Kapikraian |
| | — M. Gromov |
| la Délégation tchécoslovaque | — M. Čech |
| | — M. Fišer |
| | — M. Pancíř |
| | — M. Miškovský |
| la Délégation yougoslave | — M. Topaloski |
| | — M. Brukner |
| | — M. Petrovič |
| | — M. Hadži-Pavlovič |
| | — Mme Vitaljič |

Sur les recommandations du Président et du Secrétaire de la Commission du Danube, outre les représentants et experts susdits, les fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services ont aussi pris part à l'activité du groupe de travail.

M. Brykine, Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, a été élu président du groupe de travail.

Après avoir discuté le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission et écouté le rapport du chef de la section de navigation, M. Ivlev, et celui du juriste en chef de l'appareil, M. Mănescu, le groupe de travail a établi :

Au point 1 du plan :

Au cours de la période écoulée, l'appareil a effectué un grand travail en matière d'élaboration et de systématisation des projets et propositions concernant les grands travaux projetés sur le Danube, reçus d'un nombre d'Etats membres de la Commission.

De même, un grand travail a été accompli en ce qui concerne l'élaboration de questions telles que l'établissement des gabarits du chenal, des rayons de courbures, des gabarits des passes navigables des ponts, des canaux, des écluses, etc . . .

Au cours de la période écoulée, les travaux relatifs au projet d'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube ont été terminés dans leur ensemble.

Le groupe de travail n'a pas discuté ces questions en détails, tenant compte qu'elles seront examinées à la session présente comme prévu à l'ordre du jour.

Au point 2 du plan :

L'édition des cartes nautiques du secteur du Danube du port de Moldova-Veche à Turnu-Severin, sur la rive gauche, et de Vince à Kostol, sur la rive droite, ainsi que celle du routier du secteur du Danube de Mohács à Turnu-Severin, sur la rive gauche, et de Mohács à Kostol, sur la rive droite, ont été terminées ainsi que prévu dans le plan de travail pour l'année 1955. De telle sorte, le chenal navigable du Danube de Devin à Sulina a été entièrement tracé sur les cartes de pilotage et décrit dans les routiers avec suffisamment de détails pour les bateliers.

Aux réunions du groupe de travail il a été noté que l'édition des cartes nautiques et des routiers donne aux bateliers la possibilité de passer, sur une grande partie du Danube, à des méthodes de gouverne des bâtiments d'après les cartes sans avoir recours aux services des pilotes, en remplacement de la pratique actuelle du système de pilotage.

Le désir d'augmenter dans le futur le tirage des cartes et des routiers publiés par la Commission a été exprimé.

Au point 3 du plan :

En 1955 l'appareil de la Commission a entrepris pour la première fois l'élaboration et la publication des annuaires hydrologiques du Danube.

L'annuaire hydrologique pour l'année 1953 a été préparé par l'appareil et édité comme prévu dans le plan de travail. L'annuaire hydrologique pour 1954 a été préparé à l'impression.

Le désir d'éditer l'annuaire pour 1954 dans la première moitié de l'année 1956 et d'entreprendre la préparation de l'annuaire hydrologique pour 1955 a été exprimé au groupe de travail. En même temps, les membres du groupe de travail ont noté la nécessité de faire aussi refléter dans les annuaires hydrologiques les données des stations hydrométriques des principaux affluents du Danube.

Au point 4 du plan:

Au cours de la période écoulée, l'appareil a préparé et concerté avec les spécialistes des Etats danubiens le schéma de l'indicateur kilométrique et de la liste des éléments qu'il est projeté d'inclure dans la carte synoptique.

Actuellement, les exemplaires originaux de l'indicateur kilométrique et de la carte synoptique sont prêts et pourront être prochainement envoyés aux représentants à la Commission du Danube pour que les compléments et précisions éventuels y soient portés.

Le groupe de travail considère qu'il serait désirable de terminer ce travail en 1956 et de publier la carte synoptique et l'indicateur kilométrique dans un tirage qui couvrirait les besoins de tous les Etats danubiens.

Au point 5 du plan:

La douzième session de la Commission a écouté, en juin de l'année courante, les informations des représentants des Etats membres de la Commission concernant l'état d'application des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube. La douzième session a constaté que les recommandations de la Commission sont appliquées par tous les Etats danubiens membres de la Commission et ainsi un régime douanier et sanitaire uniforme dans son essence est réalisé sur le Danube.

Au point 6 du plan:

Lors de la discussion du point 6 du plan — Elaboration et préparation du projet de recommandations concernant l'unification des règles de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube, le groupe de travail a constaté qu'en résultat du travail fait au courant de l'année, il existe la possibilité de préparer en 1956 le projet de ces recommandations. Cependant, l'appareil a besoin d'être aidé et le groupe de travail considère désirable que dans la deuxième moitié de l'année 1956 des experts des Etats danubiens soient invités à participer à l'élaboration de ce projet.

Au point 7 du plan:

Le travail préliminaire pour la préparation du recueil des lois sur la navigation du Danube a été commencé. L'appareil a déjà reçu d'un nombre d'Etats danubiens, une partie des lois, décisions et règlements concernant la navigation sur le Danube. Le groupe de travail considère qu'il serait utile de mettre prochainement à la disposition de l'appareil le matériel manquant pour le recueil.

Le groupe de travail a examiné le projet du schéma du recueil des lois et dispositions des Etats danubiens concernant la navigation sur le Danube qui a été présenté par l'appareil. L'opinion a été exprimée qu'il est nécessaire de préciser le schéma du recueil et en particulier de le compléter d'un chapitre dans lequel seraient recueillies les règles et normes de manutention, appliquées dans les ports des Etats danubiens ainsi que les dispositions concernant l'organisation des organes administratifs de la navigation. Le groupe de travail considère qu'il est nécessaire de continuer à aider l'appareil dans la préparation d'un tel schéma.

Pour accélérer le travail de l'élaboration du recueil il serait désirable que les lois et dispositions envoyées à l'appareil de la Commission du Danube soient accompagnées des traductions dans l'une des langues officielles de la Commission.

Au point 8 du plan:

Au cours de l'année, l'appareil a commencé l'envoi régulier aux Etats danubiens membres de la Commission des avis nautiques pour les bateliers et a continué à élaborer et expédier les prévisions mensuelles des niveaux du Danube et les bulletins hydrologiques.

Le groupe de travail a noté la grande signification positive de cette activité de l'appareil et a exprimé le désir que dans des cas particulièrement importants, les Etats danubiens informent la Commission par télégramme des modifications survenues dans les conditions nautiques afin que celle-ci puisse à son tour en informer au plus vite toutes les organisations intéressées sur le Danube.

Le groupe de travail considère nécessaire de noter qu'outre les travaux prévus par le plan de travail pour 1955, nombre de travaux complémentaires ont été accomplis sur l'initiative de l'appareil, en particulier l'élaboration du tableau synoptique de la position du balisage sur le Danube.

Selon l'opinion des membres du groupe de travail, il serait rationnel d'éditer et d'envoyer à tous les Etats danubiens le tableau synoptique de la position du balisage sur le Danube.

Au courant de l'année, l'appareil de la Commission a accompli un travail considérable en matière d'édition.

Il a été fait mention dans les interventions des membres du groupe de travail de la bonne qualité des matériaux et documents préparés et publiés par l'appareil de la Commission.

Le désir a été exprimé à la réunion du groupe de travail que des liens plus étroits soient établis entre l'appareil de la Commission et les organisations compétentes des Etats danubiens, ceci particulièrement dans le but que l'appareil reçoive le matériel nécessaire en temps voulu.

Déoulant de ce qui précède, le groupe de travail constate que le plan de travail de la Commission pour l'année 1955 a été entièrement exécuté. Les membres du groupe de travail ont donné une appréciation positive sur l'activité de l'appareil de la Commission.

Le groupe de travail soumet à l'examen de la session le projet de décision suivant concernant le premier point de l'ordre du jour:

„Après avoir entendu et discuté le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'exécution du plan de travail pour 1955, ainsi que le rapport du groupe de travail formé pour l'examen dudit rapport, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Approuver le rapport du groupe de travail concernant le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'exécution de plan de travail en 1955.

2. Prendre acte du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'exécution du plan de travail en 1955.”

RAPPORT

du groupe de travail sur l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube

Conformément à l'art. 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la treizième session adoptée le 7 décembre a. c. à la séance plénière, un groupe de travail pour l'examen de l'information du Directeur concernant la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube a été formé.

A l'activité du groupe de travail ont participé de la part de :

- | | |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| la Délégation bulgare | — M. Grekov — M. Staikov — M. Blaskov — M. Kojouharov |
| la Délégation hongroise | — M. Némethi — M. Bélai — M. Kutasi — M. Enökl — M. Tóri |
| la Délégation roumaine | — M. Lazareanu — M. Semenescu — M. Gellert — M. Nae |
| la Délégation soviétique | — M. Brykine — M. Kapikraian — M. Keiline — M. Gromov — Mme Griaznova |
| la Délégation tchécoslovaque | — M. Čech — M. Fišer — M. Pancíř — M. Miškovský |
| la Délégation yougoslave | — M. Topaloski — M. Brukner — M. Petrović — M. Hadži-Pavlović — Mme Vitaljić |

Sur les instructions du Président et du Secrétaire de la Commission du Danube, outre les représentants et experts susmentionnés, les fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services de la Commission ont aussi pris part à l'activité du groupe de travail.

M. Čech, Représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube, a été élu président du groupe de travail.

Au cours des deux réunions du groupe de travail et de celle des experts participant aux travaux de la session présente, l'information du Directeur de l'appareil de la Commission sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube a été discutée en détails et la communication de la Délégation de la République Populaire Roumaine ainsi que le rapport du chef de la section technique, M. Zdravkovič, ont été écoutés.

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 stipule qu'il est de la compétence de la Commission du Danube de dresser sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations Fluviales spéciales, le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation.

Exécutant la disposition mentionnée de la Convention, l'appareil de la Commission a élaboré en premier lieu le projet des propositions concernant l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Le but de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation d'après une méthode uniforme est d'établir une base uniforme pour la comparaison des conditions de navigation des différents secteurs du fleuve et de garantir une uniformité dans les ouvrages hydrotechniques effectués sur le fleuve.

En 1954, l'appareil de la Commission du Danube a entrepris l'élaboration du plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation sur le Danube par la détermination d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. En rapport avec ceci, l'appareil a élaboré en 1953, sur la base des propositions reçues des Etats danubiens membres de la Commission, un projet de propositions. Dans ce projet ont été élaborées deux variantes du calcul de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation. Dans la première variante il a été pris comme base une année civile complète et dans la deuxième, seulement la période sans phénomènes de glace. Toutes les deux variantes prévoient des niveaux calculés pour une période de 25 ans avec une probabilité moyenne de dépassement de 93—99%.

Le projet de propositions a été envoyé à tous les représentants à la Commission du Danube pour y recevoir de la part de ses organisations compétentes des Etats danubiens les remarques et compléments éventuels.

Les membres de la Commission du Danube ont approuvé les principes fondamentaux exposés dans les propositions et ont recommandé de prendre comme base de calcul une période d'observation de 25 ans, abstraction faite des phénomènes de glace, et avec une probabilité de dépassement de 93—96%.

Tenant compte des désirs exprimés par les membres de la Commission du Danube, l'appareil a élaboré un projet de propositions concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le

Danube et a calculé les valeurs fixant la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation d'après les 24 stations hydrométriques principales du Danube.

Les principes fondamentaux de la méthode du calcul de l'étiage navigable et de régularisation ont été examinés en détails et précisés aux réunions du groupe de travail et à celle des experts.

La méthode de calcul de l'étiage navigable et de régularisation élaborée par l'appareil de la Commission a été approuvée dans son essence par les membres du groupe de travail qui, dans le but de préciser certaines questions, ont aussi présenté nombre de propositions précieuses.

Ayant en vue les observations et désirs exprimés par les membres du groupe de travail il est proposé d'adopter comme base de calcul de l'étiage navigable et de régularisation les principes suivants :

I. Durée de la période de calcul

Tenant compte des facteurs climatiques et météorologiques du bassin du Danube, on propose d'adopter comme base de calcul une période de 25—35 ans d'observations.

II. Durée du cycle de calcul

Vu le régime des glaces du Danube, il est proposé d'adopter comme base de calcul une période sans phénomènes de glace, et sans compter un intervalle de moins de 14 jours entre la disparition et la réapparition des glaces.

Cette période est nommée par la suite „période de navigation physique”.

Il est proposé d'effectuer le calcul des jours de la période de navigation physique pour chaque station hydrométrique séparément.

III. Pourcentage de la durée moyenne du niveau

Tenant compte des courbes de la probabilité de dépassement du niveau d'après les stations hydrométriques principales du Danube, ainsi que de la possibilité de l'exploitation des différents types de bâtiments naviguant sur le Danube, il est proposé d'adopter lors du calcul du pourcentage de la durée moyenne de l'étiage navigable et de régularisation les valeurs 93—95 pour la période de navigation physique.

IV. Bas débit navigable et de régularisation

Il est constaté qu'il serait plus justifié et désirable de déterminer l'étiage navigable et de régularisation d'après le débit d'eau et d'établir comme débit navigable et de régularisation le bas débit dont la probabilité de dépassement atteint 93—95% pour une longue période d'année (25—35 ans) sans tenir compte des phénomènes de glace.

Dans ce cas-là on prend toujours comme étiage navigable et de régularisation le bas niveau qui correspond au débit navigable et de régularisation.

Jusqu'à détermination du débit navigable et de régularisation il est nécessaire de se servir des données de niveaux aux stations hydrométriques respectives et désigner comme étiage navigable et de régularisation le niveau dont la probabilité de dépassement atteint 93—95%, pour une longue période (25—35 ans) sans tenir compte des phénomènes de glace.

V. Répartition en sections du parcours navigable du Danube

Déoulant des modifications considérables des débits le long du fleuve, il est proposé de répartir le Danube en les sections suivantes pour la détermination du bas débit navigable et de régularisation:

1^{ère} section — du confluent de la Morava (km 1880,3) au confluent du Váh (km 1766);

2^{ème} section — du confluent du Váh (km 1766) au confluent de la Drava (km 1382);

3^{ème} section — du confluent de la Drava (km 1382) au confluent de la Tisza (km 1214);

4^{ème} section — du confluent de la Tisza (km 1214) au confluent de la Sava (km 1169);

5^{ème} section — du confluent de la Sava (km 1169) à Moldova-Veche sur la rive gauche et Vince sur la rive droite (km 1048);

6^{ème} section — de Moldova-Veche (km 1048) à Turnu-Severin (km 931) sur la rive gauche et de Vince à Kostol sur la rive droite;

7^{ème} section — de Turnu-Severin sur la rive gauche et de Kostol sur la rive droite (km 931) au confluent de l'Olt (km 600,5);

8^{ème} section — du confluent de l'Olt (km 600,5) au confluent du Siret (km 155);

9^{ème} section — du confluent du Siret (km 155) au Tchatal d'Ismaïl (mille 43);

10^{ème} section — du Tchatal d'Ismaïl (mille 43) au Tchatal de Saint Georges (mille 34);

11^{ème} section — du Tchatal de Saint Georges (mille 34) à Sulina.

Conformément à la répartition en sections mentionnées il est proposé de choisir au moins une station hydrométrique de base située sur un profil stable.

Il est proposé d'effectuer régulièrement à la station hydrométrique de base des mesurages de débit ce qui permettra de déterminer les valeurs du bas débit navigable et de régularisation.

VI. Détermination de l'étiage navigable et de régularisation pour la période de 1956—1965

Il est proposé d'adopter pour les 10 ans à venir (1956—1965) comme étiage navigable et de régularisation un niveau d'une probabilité de dépassement de 94% établi sur la base des calculs pour une période de 25 ans (de 1924 à 1950, exception faite des années 1944 et 1945) sans tenir compte des phénomènes de glace.

Cet étiage ne pouvant être considéré comme étiage navigable qu'après exécution des travaux de régularisation.

Il est proposé d'adopter le tableau suivant des niveaux d'eau correspon-

dant à l'étiage navigable et de régularisation aux 24 stations hydrométriques principales du Danube:

| | | | |
|----------------------|-----|------------------------|-----|
| 1. Bratislava | 201 | 13. Orșova | 90 |
| 2. Gönyü | 115 | 14. Turnu-Severin..... | 56 |
| 3. Komárom | 135 | 15. Calafat | 50 |
| 4. Budapest | 160 | 16. Lom | 166 |
| 5. Dunaföldvár | 97 | 17. Corabia | 23 |
| 6. Mohács | 236 | 18. Svistov | 87 |
| 7. Bezdán | 70 | 19. Giurgiu | 36 |
| 8. Bogojevo | 112 | 20. Oltenița | 18 |
| 9. Novi Sad | 80 | 21. Cernavodă | -14 |
| 10. Zemun | 34 | 22. Hirșova | 18 |
| 11. Smederevo | 131 | 23. Brăila | 30 |
| 12. Drencova | 18 | 24. Tulcea | 27 |

Remarque: Les cotes d'après les stations hydrométriques Drencova et Orșova sont indiquées pour la liaison avec les autres stations hydrométriques.

VII. Exactitude de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation

Il est proposé de prendre lors du calcul des courbes de la probabilité de dépassement un intervalle de 10 cm. Le calcul des valeurs définitives de l'étiage navigable et de régularisation doit être fait, entre les intervalles de 10 cm, par la méthode d'interpolation pour atteindre une exactitude moyenne de 1 cm.

VIII. Extension de l'étiage navigable et de régularisation au long du fleuve

Pour l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation le long du fleuve, entre les stations hydrométriques principales, il est proposé de calculer aussi ces hauteurs d'après d'autres stations hydrométriques conformément à la méthode proposée.

Il est proposé de déterminer la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation le long du secteur par l'application du nivelage longitudinal du niveau qui se trouve à proximité de l'étiage navigable et de régularisation.

IX. Révision de l'étiage navigable d'après la hauteur

Il est proposé d'effectuer en 1961 la première révision de la réalité pratique de l'étiage navigable et de régularisation adopté. La hauteur de l'étiage navigable et de régularisation ne devrait être remplacée que dans le cas où son écart dépasserait la valeur de ± 10 cm.

Le groupe de travail a pris note du désir exprimé par les experts au sujet de l'élaboration par les organisations compétentes des Etats danubiens, à partir de 1956, d'un tableau de dépendance entre les niveaux d'après les stations hydrométriques du Danube et les profondeurs de la voie navigable ce qui permettrait aux bateliers d'exploiter plus rationnellement la capacité de la batellerie au cours des différentes périodes de l'année.

Le groupe de travail a exprimé le désir que l'appareil de la Commission

continue sur la base des propositions faites par les Etats membres de la Commission l'élaboration de la question concernant l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

Découlant de ce qui précède le groupe de travail propose à l'examen de la session le projet de décision suivant:

„Après avoir écouté et discuté l'Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, les considérations présentées à ce sujet par le Représentant de la République Populaire Roumaine ainsi que le rapport du chef de la section technique, M. Zdravković, la treizième session de la Commission du Danube DÉCIDE:

1. Prendre acte de l'Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

2. Adopter pour l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube les principes exposés dans le rapport du groupe de travail constitué pour l'examen des propositions sur l'élaboration d'une méthode uniforme dudit étiage, notamment les principes se rapportant aux questions suivantes:

- a) Durée de la période de calcul
- b) Durée du cycle de calcul
- c) Pourcentage de la durée moyenne
- d) Bas débit navigable et de régularisation
- e) Répartition en sections du parcours navigable du Danube
- f) Détermination de l'étiage navigable et de régularisation pour la période de 1956—1965
- g) Exactitude de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation
- h) Extension de l'étiage navigable et de régularisation au long du fleuve
- i) Révision de l'étiage navigable d'après la hauteur

3) Charger l'appareil de la Commission d'élaborer sur la base desdits principes un projet des recommandations concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

4. Prévoir à l'ordre du jour de la quatorzième session l'adoption du projet susmentionné.

RAPPORT

du groupe de travail pour l'examen du projet du budget de la Commission du Danube pour 1956

Le groupe de travail pour les questions financières, constitué conformément aux art. 49 et 50 des Règles de procédure, sur les recommandations de la séance plénière de la session du 7 décembre a. c. a continué son travail et a examiné le projet du budget de la Commission du Danube pour 1956, présenté par le Secrétaire de la Commission du Danube.

Ont pris part aux séances du groupe de travail de la part de:

- | | |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| la Délégation bulgare | — M. Grekov — M. Staikov — M. Blaskov — M. Kojouharov |
| la Délégation hongroise | — M. Némethi — M. Rosta — M. Bélai — M. Kutasi — M. Enökl — M. Tóri |
| la Délégation roumaine | — M. Lazareanu — M. Semencescu — M. Gellert — M. Nae |
| la Délégation soviétique | — M. Brykine — M. Kapikraian — M. Keiline — M. Gromov — Mme Griaznova |
| la Délégation tchécoslovaque | — M. Čech, — M. Fišer, — M. Pancíř — M. Miškovský |
| la Délégation yougoslave | — M. Topaloski — M. Brukner — M. Petrović — M. Hadži-Pavlović |

Sur les instructions du Président et du Secrétaire de la Commission, les fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

La séance du groupe de travail s'est déroulée sous la présidence de M. D. K. Grekov, Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube.

Le groupe de travail a discuté le projet du budget de la Commission pour 1956, présenté par le Secrétaire de la Commission du Danube, et a constaté que le projet a été élaboré conformément aux tâches de la Commission pour l'année 1956.

Le groupe de travail présente à l'examen de la session le projet de décision suivant concernant le budget de la Commission du Danube pour l'année 1956:

„Ayant entendu et discuté le projet du budget de la Commission pour l'année 1956, présenté par le Secrétaire de la Commission du Danube, ainsi que le rapport du groupe de travail, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1 — Prendre acte du rapport du groupe de travail pour l'examen du projet du budget de la Commission du Danube pour 1956.

2 — Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1956 dans la somme de 1226,0 m. r. pour son chapitre des recettes, et dans la somme de 1226,0 m. r. pour son chapitre des dépenses, conformément à l'annexe — (CD/SES 13/11).

3 — Pour couvrir les frais de l'entretien de la Commission et de son appareil en 1956, établir, conformément à l'art. 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée en 1948, les annuités de

| | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| la République Populaire de Bulgarie dans la somme de | 185 m.r. |
| la République Populaire Hongroise dans la somme de | 185 m.r. |
| la République Populaire Roumaine dans la somme de | 185 m.r. |
| la République Tchécoslovaque dans la somme de | 185 m.r. |
| l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques dans la somme de | 185 m. r. |
| la République Populaire Fédérative de Yougoslavie dans la somme de | 185 m. r. |

4 — Porter le solde transitoire prévu de 107 m.r. des ressources non-utilisées du budget de l'année 1955 au budget de la Commission du Danube pour l'année 1956.

INFORMATION

de la délégation tchécoslovaque

I. Travaux exécutés sur le Danube pendant la période de 1945 à 1954 pour assurer et améliorer les conditions de la navigation

a) Travaux de régularisation effectués afin d'améliorer la voie navigable (construction de digues parallèles, épis, fermeture de bras secondaires, approfondissement de chenal, protection des berges contre l'affouillement, rectification du lit) et indication du volume et du coût des travaux exécutés, des résultats obtenus et de l'expérience acquise.

Du km 1880,2—1708,2 le Danube comprend les secteurs suivants: tchécoslovaque-autrichien (km 1880,2—1872,7), tchécoslovaque (km 1872,7—1850,2) et tchécoslovaque-hongrois (km 1850,2—1708,2).

De 1945 à 1954, il n'y a pas eu de travaux de régularisation sur le secteur tchécoslovaque-autrichien.

Sur le secteur tchécoslovaque, au cours de cette période les travaux suivants ont été effectués: un épis et une digue parallèle ont été construits au km 1871, les berges et les ouvrages sur les rives ont été de nouveau consolidés, en amont du pont de Bratislava des dragages ont été effectués pour évacuer les alluvions. Pour l'ensemble des travaux susmentionnés 16400 m³ de moellons ont été employés et 154000 m³ de gravier dragués. Le coût de ces travaux s'élève à 4800000 couronnes tchécoslovaques.

Sur le secteur tchécoslovaque—hongrois les travaux de régularisation du Danube sont effectués par la Commission Technique Commune composée de représentants de la République Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise. Les travaux susmentionnés de caractère de régularisation, effectués pour maintenir en état navigable ce secteur du Danube, ainsi que leur coût ne se rapportent qu'aux travaux exécutés par la République Tchécoslovaque.

Après la deuxième guerre mondiale il a fallu tout d'abord nettoyer le lit du fleuve en évacuant les mines, les débris des ponts détruits et les bâtiments coulés qui s'y trouvaient. Le déminage du lit du Danube a été effectué par la flotte danubienne de l'Armée Rouge. De même, il était extrêmement important de boucher les fissures qui se sont produites dans les digues parallèles de la région de Lipot et du coude Bagomer.

En 1949, après le renouvellement de l'accord concernant le règlement des questions techniques et économiques, la Commission Technique Commune tchécoslovaque—hongroise a repris son activité et après constatation de la situation a recommandé ce qui suit pour les travaux à exécuter:

Les alluvions de gravier qui se forment continuellement diminuent les effets des ouvrages de régularisation pour les basses eaux du secteur km 1829—1833. Par suite des alluvions également, la capacité de concentration des digues parallèles a aussi diminué sur le secteur km 1804—1811.

De ce fait, il a été recommandé d'élever les épis sur le secteur du km 1829 au km 1833 où des travaux d'approfondissement étaient nécessaires et d'élever en outre les digues parallèles sur le secteur km 1804—1811.

Par ailleurs, il a été décidé de continuer les travaux de régularisation pour les basses eaux sur les km 1842—1835, 1835—1829 et 1810—1794, et d'agrandir, suivant le développement du lit certains ouvrages de régularisation construits auparavant pour les basses eaux. Actuellement, à quelques exceptions près, des travaux de régularisation pour basses eaux ont été effectués sur tout le secteur compris entre les localités Gönyü et Hrušov.

Conformément aux recommandations de la Commission Technique Commune, les épis ont été rehaussés progressivement aux endroits suivants: km 1822—1825, 1825—1835, 1810—1821; ont été rehaussés également les ouvrages fermant les bras secondaires C au km 1825 et D au km 1823. L'ouvrage Szobos, au km 1849, de même que les épis entre les km 1828—1827 ont été reconstruits. Outre les travaux mentionnés, les organes tchécoslovaques ont effectué sur ce secteur des dragages en vue de l'approfondissement du lit. Au total 237.000 m³ de gravier ont été dragués.

Pour lesdits travaux, les organes tchécoslovaques ont dépensé:

| Année | Pierres en m ³ | volume de dragage en m ³ | Coût en couronnes tchécoslovaques |
|--------------|---------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1945 | — | — | — |
| 1946 | 3 194 | — | 689 000 |
| 1947 | 15 405 | — | 2 038 180 |
| 1948 | 18 763 | — | 3 384 980 |
| 1949 | 15 175 | 42 768 | 5 639 400 |
| 1950 | 22 858 | 8 700 | 5 390 300 |
| 1951 | 33 715 | 31 600 | 8 074 400 |
| 1952 | 39 776 | 34 600 | 8 590 600 |
| 1953 | 36 500 | 119 300 | 10 341 900 |
| 1954 | 27 464 | — | 6 904 700 |
| Total | 212 850 | 236 968 | 51 053 460 |

Le but des travaux effectués était la concentration des eaux moyennes et basses et l'augmentation de leur capacité de transport pour diminuer par cela même les possibilités de déposition d'alluvions, et partant, de déformation du chenal. Ce but n'a pas été atteint car lors des niveaux moyens les alluvions continuaient à se déposer et ce n'est que le débit particulièrement abondant de 1952 qui contribua à ce que les travaux entrepris répondent aux besoins de la navigation. Les crues de juillet 1954, qui ont causé de grands dommages aux Etats riverains, ont été au point de vue hydrologique un signe de l'aggravation des conditions d'écoulement des eaux, résultat d'anciennes dépositions d'alluvions ainsi que des dépôts d'alluvions sur les bords plats. Lors des niveaux moyens, les plus grands dépôts se sont formés sur les secteurs entre les km 1810—1820 et 1830—1840.

b) Travaux exécutés pour éloigner du chenal les obstacles entravant la navigation (nombre des épaves de bâtiments et des autres obstacles enlevés, déblaiement des débris de ponts et rétablissement de ces ponts).

Comme cela a déjà été indiqué, l'Armée Rouge a déminé le lit du Danube. Après la fin des opérations militaires, il y avait sur tout le secteur 63 bâtiments coulés de types différents desquels 22 ont été renfloués jusqu'à présent. Ces travaux ont été organisés de telle sorte qu'en premier lieu étaient enlevées les épaves entravant la navigation et ensuite les bâtiments. Les travaux de renflouement continuent.

De 1946 à 1954 la République Tchécoslovaque a dépensé pour le renflouement des bâtiments coulés 3 378 000 couronnes tchécoslovaques. Cette somme comprend aussi les dépenses pour l'évacuation des débris du pont de Bratislava ainsi que de deux autres ponts dont l'un à Komárno et l'autre à Štúrovo. Le nettoyage du lit n'est pas encore terminé. Il reste encore à évacuer les débris de la première travée de la rive droite du pont de Bratislava, d'une travée de la rive gauche du pont-route à Komárno, et de la deuxième travée de la rive gauche du pont à Štúrovo.

c) Travaux effectués afin d'améliorer les conditions de navigation.

Parmi les quais tchécoslovaques, le quai de Bratislava a subi de grands dommages par suite des opérations militaires, les quais à Komárno et Štúrovo, par rapport à celui de Bratislava, n'ont exigé que peu de dépenses pour leur rétablissement. A Bratislava, 80% des entrepôts ont été détruits ou fortement endommagés. Le revêtement des rives, les grues et leurs voies, les voies de communication du port, les conduites d'eau et la canalisation ont subi des dégâts considérables. Après les travaux de déblaiement de 1946 à 1948, ont été entrepris les travaux de reconstruction des conduites d'eau et de la canalisation. Les entrepôts ont été reconstruits, de même, le point de transbordement des pétroles a été reconstruit et élargi et 1280 m de voies de grues ont été soit réparés, soit construits; 22.200 m² de route pavée ont été réparés.

Les bassins des ports étaient encombrés des épaves de 43 divers bâtiments coulés. Après que les bassins aient été dégagés des épaves, ce qui a demandé de grands efforts, de 1949 à 1950 des travaux de dragage y ont été effectués pour évacuer les alluvions.

d) Balisage de la voie navigable sur le secteur tchécoslovaque—hongrois du Danube.

En 1955, sur le secteur du Danube du km 1708 au km 1794, le balisage de la voie navigable était effectué par la Tchécoslovaquie et sur le secteur du km 1794 au km 1850 par la Hongrie. Le secteur du Danube du km 1850 au km 1872,8 a été balisé par la Tchécoslovaquie et le secteur frontalier du Danube du km 1872,8 au km 1880,2 par l'Autriche.

Le secteur tchécoslovaque du fleuve, du km 1708 au km 1794, est balisé, lors des niveaux moyens (+ 470 cm d'après la station hydrométrique Bratislava), par 18 espars rouges et 14 noirs, tandis que le secteur du km 1850 au km 1872,8, lors de niveaux correspondants, par un espar rouge et trois espars noirs.

Lors des bas niveaux (+ 214 cm d'après la station hydrométrique de Bratislava), le secteur du km 1708 au km 1794 est balisé par 23 espars rouges et 22 espars noirs, le secteur du fleuve du km 1850 au km 1872,8 par 5 espars rouges et 11 espars noirs. Le secteur frontalier tchécoslovaque—autrichien (km 1872,8—1880,2) est balisé, lors des bas niveaux, par 6 espars rouges et 3 espars noirs.

En outre, du km 1708 au km 1880,2, sur la rive tchécoslovaque du fleuve fonctionnent pour la navigation de nuit 21 signes éclairés (feux à éclats) desquels un signe flottant, 3 signes éclairés à feux verts et 2 signes éclairés à feux rouges (électriques). De même, sur la rive tchécoslovaque ont été installés 33 signes côtiers de différentes formes.

La voie navigable balisée par les signes ci-haut mentionnés donne la possibilité de naviguer jour et nuit en toute sécurité.

A l'avenir, toutes les mesures seront prises pour que le nombre des signes de balisage soit continuellement augmenté et que le réseau des feux côtiers (phares) pour la navigation de nuit soit élargi. Il a été projeté d'installer en 1956 4 nouveaux signes flottants complémentaires et 4 nouveaux feux électriques à éclats (phares). Le nombre des signes de traversée sera aussi augmenté en 1956. Afin de mieux régler la navigation sur le secteur des seuils entre les localités Lipot et Dobrohošť, des stations de signalisation ont été construites. Ces stations commencent à fonctionner lors des bas niveaux lorsque la profondeur sur les seuils baisse jusqu'à 20 dm.

En ce qui concerne la forme et la couleur du balisage, celles-ci ont été modifiées conformément aux recommandations de la Commission du Danube.

Il faut noter que la caractéristique des feux à éclats n'a pas encore été réglée conformément à celle recommandée dans le système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, car les installations employées en Tchécoslovaquie pour les feux à éclats n'ont que des moyens limités pour régler les périodes d'éclipse et de lumière et, pour le moment, il n'est pas possible d'établir des éclats de 1—2 secondes.

Toutefois des mesures ont été prises pour l'acquisition d'installations de feux à éclats appropriées qui donneraient la possibilité d'établir la caractéristique désirée des feux à éclats. L'installation de tels mécanismes des feux à éclats est projetée pour 1957.

Les administrations de navigation tchécoslovaque et hongroise procèdent chaque année à un examen du chenal et présentent leurs observations au sujet de l'état de la voie navigable.

Comme il a été noté dans le rapport des représentants des entreprises de navigation, la voie navigable sur le secteur tchécoslovaque—hongrois du Danube se trouve en bon état.

e) Observations hydrologiques effectuées aux stations hydrométriques, études des secteurs difficiles du Danube en vue de l'amélioration des conditions de la navigation (état des stations hydrométriques et caractère des travaux effectués, aménagement technique des stations hydrométriques, travail des groupes hydrologiques, etc.).

Les niveaux d'eau du Danube du secteur compris entre les km 1879,3 et 1717 sont observés journallement à 13 stations hydrométriques; ces observations sont effectuées 3 fois par jour à la station hydrométrique de Bratislava et 2 fois par jour à celle de Komárno. La station hydrométrique de Bratislava est munie d'un enregistreur.

Au cours des dernières années des travaux hydrométriques n'ont été effectués que 10 fois aux stations hydrométriques de Bratislava, Komárno et Štúrovo.

La température de l'eau n'est mesurée qu'à Bratislava et Komárno.

Outre les travaux susmentionnés, le calcul du mouvement et de la quantité

des dépositions a été fait aussi. En outre, a été élaborée une proposition concernant la détermination de l'étiage de régularisation et examinée la proposition de l'appareil de la Commission du Danube au sujet de l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation. Il faut noter que tous les points de repère du réseau de triangulation du fleuve ont été inclus dans le réseau de nivellement tchécoslovaque.

Les dépôts d'alluvions dans le lit sont observés sur le secteur tchécoslovaque du Danube et tous les deux ans des mesurages et des relevés du lit sont effectués, ce qui présente aussi une base pour les travaux de régularisation projetés.

II. Grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir en vue de l'amélioration de la voie navigable

(Brève description des grands travaux projetés, leur but, le volume des travaux et leur coût, profondeurs projetées et autres gabarits de la voie navigable, etc., délai projeté pour l'exécution des travaux).

Les continuel dépôts d'alluvions dans le lit moyen diminuent l'effet des travaux de régularisation exécutés. C'est pourquoi on projette de modifier la méthode de régularisation. D'après cette méthode il sera procédé en premier lieu à la concentration du courant lors des niveaux moyens; ceci sera atteint par la construction d'ouvrages appropriés en pierre et par le dragage intense des alluvions lors des niveaux moyens et hauts. La mise en pratique de ladite méthode de régularisation aura pour résultat une diminution du volume des travaux de construction d'ouvrages en pierre et une augmentation des travaux de dragage. La Tchécoslovaquie et la Hongrie projettent de draguer en 1956 800000 m³ d'alluvions.

De telle sorte, l'évacuation des alluvions sur le secteur Rajka—Gönyü empêchera l'aggravation des conditions d'écoulement des eaux non seulement lors des niveaux moyens mais aussi lors des hauts niveaux. On suppose qu'en résultat des travaux de régularisation exécutés dans le lit moyen, la détérioration des digues et des traverses fermant les bras secondaires diminuera et que ceci aura ses effets sur la stabilité de la voie navigable.

Pour l'exécution des travaux d'entretien des ouvrages, la Tchécoslovaquie devra employer 5000 m³ de moellons par an. Le volume grandissant des travaux de dragage augmentera de 400000 m³ en 1956 à 700000 m³ en 1960. Les frais de renflouement des épaves des bâtiments coulés se trouvant encore dans le lit, s'élèveront à 600000 couronnes tchécoslovaques. Outre les frais mentionnés, des dépenses considérables seront nécessaires pour le balisage du chenal, les travaux de mesurage et de recherche, le développement de la mécanisation pour augmenter le volume des travaux de dragage projetés.

L'objectif des travaux effectués est la stabilisation du chenal sur le secteur des seuils Rajka—Gönyü sur une largeur de 150 m et une profondeur de 2,2 m à l'étiage de régularisation déterminé d'après la méthode recommandée par la Commission du Danube.

La réalisation de la régularisation nécessaire, projetée par l'Administration des Eaux de la République Tchécoslovaque pour la période de 1956 à 1961, dépend du plan quinquennal suivant. Après approbation du plan par le gouvernement, la Tchécoslovaquie communiquera à la Commission du Danube des données plus détaillées.

INFORMATION

de la délégation hongroise

Les travaux exécutés de 1945 à 1954 afin d'assurer et de développer la voie navigable au cours des 10 dernières années, peuvent être examinés d'après les deux secteurs suivants:

A) le secteur limitrophe hongro-tchécoslovaque du Danube, Rajka—Szob (km 1850—1708);

B) le secteur hongrois du Danube de Szob à la frontière hongro—yougoslave (km 1708—1433).

A. Le secteur limitrophe hongro—tchécoslovaque du Danube: Rajka—Szob

1) *Les travaux de régularisation* exécutés sur le secteur mentionné au cours des dix années écoulées afin d'assurer et de développer la voie navigable, ont été effectués par la République Populaire Hongroise et la République Tchécoslovaque en pleine collaboration, sur la base de plans et devis élaborés en commun. Le présent rapport ne s'étend qu'aux travaux exécutés par la partie hongroise sur la rive droite du Danube. En ce qui concerne les travaux effectués par la partie tchécoslovaque sur la rive gauche du Danube, cette question a été éclairée dans le rapport du représentant de la République Tchécoslovaque.

Les travaux exécutés par la partie hongroise comprennent tant les travaux de constructions de nouveaux ouvrages de régularisation effectués sur certains secteurs (rehaussement des digues parallèles, construction d'épis et de digues longitudinales, dragages pour améliorer la voie navigable) que les travaux de reconstruction des ouvrages de régularisation.

Le volume total du matériel employé est de 194 000 m³ de moellons ou resp. de pierres artificielles, dont 123 400 m³ employés pour la construction de nouveaux ouvrages et 70 600 m³ pour les travaux d'entretien et de reconstruction.

Les dits travaux ont été effectués pendant la période de 1945 à 1954.

2) *Travaux de nettoyage du lit* exécutés en vue de l'amélioration de la voie navigable:

Renflouement des épaves. Ces travaux ont été entrepris en 1949 et ont été effectués comme suit:

| | | | |
|----------|---|----|--------|
| en 1949 | — | 2 | unités |
| 1950 | — | 4 | « |
| 1951 | — | 1 | « |
| 1952 | — | 3 | « |
| 1953 | — | 1 | « |
| 1954 | — | 4 | « |
| au total | — | 15 | unités |

Enlèvement des débris des ponts détruits. Sur le secteur frontalier hongro—tchécoslovaque ces travaux ont été effectués par la partie hongroise en 1949 et 1953.

En 1949, dans la région de pont de chemin de fer de Komárom, tous les débris se trouvant dans les première, deuxième et troisième travées comptées de la rive gauche ont été enlevés, la cinquième travée du pont n'a été déblayée que partiellement.

Au printemps de la même année, au pont-route Esztergom—Štúrovo les débris ont été enlevés de la deuxième travée comptée de la rive droite sur une largeur du chenal de 70 m, puis plus tard, tous les débris ont été évacués de la deuxième travée de la rive droite et partiellement seulement de la troisième travée.

En 1953, tous les débris ont été évacués des première et deuxième travées du pont de chemin de fer de Komárom.

Déminage. En 1948, des formations militaires ont déminé le secteur hongro—tchécoslovaque du Danube sur toute sa largeur.

B) Secteur hongrois du Danube Szob—frontière hongro-yougoslave

1) *Les travaux de régularisation* effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la voie navigable sur le secteur du Danube compris entre le confluent de l'Ipoly et la frontière méridionale du pays, ont été les suivants:

a) *construction d'ouvrages parallèles* entre Vác et Göd (km 1680—1669);
b) *construction d'épis* près de Vác, entre les localités Szöd et Göd (km 1680—1669) et près de Ercsi (km 1614 et km 1612);

c) *consolidation des berges* entre le confluent de l'Ipoly et la localité Duna-földvár, dans le coude de Sárospart (km 1473—1469), dans le coude Szeremle (km 1469—1468) et dans le coude Beda (km 1435,5);

d) *fermeture de bras* près de l'île Kompkötő (km 1684), de l'île Torda (km 1680 et 1679), de l'île Kádár (km 1472) et dans le coude Böde (km 1463,5);

e) *construction de digues transversales* dans la région de la ville de Vác au km 1679 et dans le coude Gemenc au km 1498,5.

Les travaux susmentionnés, effectués au cours de la période de 10 ans, de 1945 à 1954, comprennent la construction des nouveaux ouvrages et les travaux de reconstruction et d'entretien des ouvrages déjà existants. Au cours de ces travaux 210.000 m³ de pierres ont été employés.

2) *Travaux de dragage.* Les données concernant les travaux de dragage effectués en vue d'obtenir des matériaux et en même temps améliorer la voie navigable sont indiquées ci-dessous. Les volumes des matériaux dragués, répartis par année, sont les suivants:

| | | |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| En 1945 | des travaux de dragage n'ont pas eu lieu | |
| En 1946 | — dans la région de Nyergesújfalu (km 1735) | 18 000 m ³ |
| En 1947 | — près de Göd (km 1669) | 181 000 m ³ |
| En 1948 | — près de Göd | 418 000 m ³ |
| En 1949 | — dans le bras Szentendre entre les km 1—13, ainsi que près de Sztálinváros (km 1575) | 603 000 m ³ |
| En 1950 | — dans le bras de Szentendre entre les km 1—13, et près de l'île Háros (km 1635) | 1 280 000 m ³ |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| En 1951 — dans le bras Szentendre entre les km 1—13 et près de l'île Háros (km 1635) | 1 200 000 m ³ |
| En 1952 — dans la région des localités Nagybajcs (km 1802), Sütő (km 1750), Megyer (km 1658), Lágymányos (km 1642), Lórév (km 1600), Sztálinváros (km 1575), Kalocsa (km 1516) | 1 639 000 m ³ |
| En 1953 — dans la région de la localité Sütő (km 1750), de la localité Szőny (km 1763), près de l'île Palota (km 1655), près de Lakihegy (km 1623), près de la localité Dunakeszi (km 1663), près de Sztálinváros (km 1575), dans le bras de Szentendre entre les km 1 et 13 | 1 630 000 m ³ |
| En 1954 — dans la région des localités Szőny (km 1763), Göd (km 1762), Dunakeszi (km 1663), près de l'île Palota (km 1655), près de Lakihegy (km 1623), près de la localité Lórév (km 1600), et de Sztálinváros (km 1575) | 1 064 000 m ³ |
| soit au total | |
| | 8 033 000 m ³ |

Au cours des 10 années mentionnées, des travaux de dragage pour l'approfondissement des accès dans les bassins des ports ont été exécutés aux endroits suivants: Győr, Újpest, Óbuda, Angyalföld, écluse Kvassay, canal d'alimentation de l'écluse Kvassay, Lágymányos, Port de pétrole (bassin Csepel), Port franc (Csepel) et Baja. Leur volume s'élève à 704 000 m³

Au cours de la même période, des travaux de dragage ont été aussi effectués pour approfondir les bassins des ports. Ces travaux ont été exécutés aux endroits suivants:

Újpest, Megyer, Óbuda, Port franc, Port de pétrole, Sztálinváros et Baja. Le volume des matériaux dragués s'élève à 1 420 000 m³

Le volume total des travaux de dragage des accès dans les bassins portuaires, des bassins portuaires mêmes et des seuils, effectués au cours d'une période de 10 ans, de 1946 à 1954, afin d'améliorer les conditions de la navigation s'élève à 3 434 000 m³

leur moyenne annuelle (à partir de 1950) est de 600.000 à 700 000 m³.

3) Travaux de nettoyage du lit exécutés pour l'amélioration de la navigation: *Renflouement des bâtiments coulés*

| | |
|-----------|----------|
| en 1945 — | 3 unités |
| 1946 — | 9 « |
| 1947 — | 39 « |
| 1948 — | 21 « |
| 1949 — | 23 « |
| 1950 — | 22 « |
| 1951 — | 22 « |
| 1952 — | 20 « |
| 1953 — | 15 « |
| 1954 — | 9 « |

Ce qui fait qu'au cours de la période de 10 ans 183 unités ont été renflouées, dont:

| | |
|-------|----------------------------|
| | 86 chalands |
| | 20 bateaux à moteur |
| | 5 remorqueurs |
| | 1 vedette |
| | 12 bateaux de passagers |
| | 11 ponts d'embarcadères |
| | 40 pontons |
| | 3 éleveurs |
| | 5 autres unités flottantes |
| total | <u>183 unités</u> |

Les frais provenant de l'évacuation de ces unités s'élèvent à 22 170 000 forints.

Évacuation des débris de ponts. Au cours de la deuxième guerre mondiale, tous les ponts-routes et ponts-rails ont été détruits sur le secteur hongrois du Danube. La majeure partie des débris de ponts a été évacuée, le reste qui se trouve encore dans le lit ne présente pas d'entraves pour la navigation et ne provoque pas de déformation du lit. Les débris des ponts suivants ont été entièrement enlevés: Tahitótfalu (bras de Szentendre), Margithid, Lánchid, Szabadsághid, Petőfihid, les ponts-rails à Budapest (pont de Újpest et le pont-rail-sud) et les ponts-rails et route de Dunaföldvár et de Baja. L'évacuation des débris du pont Erzsébet à Budapest continue et la fin de ces travaux est prévue pour 1956.

Les ponts suivants sont actuellement reconstruits:

pont-route à Medve
pont-route à Tahitótfalu (bras de Szentendre)
pont Sztálin à Budapest
pont Margit à "
pont Lánchid à "
pont Szabadság à "
pont Petőfi à "
pont-rail à Komárom
pont-rail à Újpest
pont-rail-sud à Budapest
pont-rail et route à Dunaföldvár
pont-rail et route à Baja.

La République Tchèque a reconstruit le pont-route de Komárom.

Les ponts susmentionnés ont été reconstruits dans leur forme définitive. En ce qui concerne le nouveau pont Kossuth à Budapest, celui-ci est provisoire.

Travaux de reconstruction, de réparation et de développement des ports et débarcadères

Les ravages de la deuxième guerre mondiale ont occasionné d'énormes dégâts dans les ports et débarcadères.

Les installations portuaires endommagées par les bombardements ou

détruites par les fascistes en retraite ont été mises complètement hors d'état. La plupart des entrepôts ont été incendiés et sont tombés en ruines; en outre, les bombardements ont fortement endommagé les terre-pleins, les plates-formes ouvertes, les voies ferrées et les routes.

Dans le port franc Csepel, les 40,3% des grues, 11,8% des magasins et 18,7% des terre-pleins ont été entièrement détruits; 50,5% des magasins, 8,3% des terre-pleins et 52,8% des grues ont été fortement endommagés; 37,7% des magasins, 73% des terre-pleins et 6,9% des grues exigent des réparations avant d'être mis en service.

Dans le port de Ferencváros (bras de Soroksár) les troupes en retraite ont fait sauter ou démonter et emporter les installations mécaniques.

Les bureaux et les gares ont été aussi fortement endommagés. 25,7% des immeubles ont été complètement détruits, 16,7% partiellement détruits et 54,6% peu endommagés; 3% seulement des immeubles sont restés intacts.

Une des tâches primordiales était le rétablissement des voies de communication conduisant au port. Le travail effectué pour le rétablissement provisoire des voies de communication et des installations des points de chargement a donné la possibilité d'effectuer dans le port franc Csepel, dès 1945, un trafic de marchandises dont le volume s'élevait à 45% du volume d'avant-guerre.

Le but du plan triennal, qui a commencé en 1947, était de liquider les dégâts causés par la guerre.

Dans le port franc Csepel les voies ferrées ainsi qu'une partie des voies de communication intérieures, les silos, les magasins pour marchandises et les immeubles de service ont été rétablis. Pour la réception des marchandises, des nouveaux immeubles ont été construits à la place de ceux détruits; de tels immeubles ont été bâtis dans les ports et gares fluviales de Vác, Újpest, Leányfalu, Rómaiföldő et Dunaföldvár.

Dans le port franc Csepel les ponts-grues Nos I et II, et les grues à portique Nos I—VI ont été réparés, tandis que dans le bassin commercial les quais inclinés, les entrepôts Nos I—IV, le bâtiment pour le nettoyage des graines, les immeubles de service Nos U 1—5, les bâtiments où les ouvriers peuvent se réchauffer, un bateau-pompier, les magasins Nos F 2 et F 6, la canalisation de la plate-forme de chargement, une partie du quai du bassin ouvert, des immeubles d'habitation, des grues à bascule, des installations intérieures de transport, l'hôtel pour les matelots, etc.

En résultat des travaux de reconstruction et des mesures d'organisation le mouvement du port franc Csepel a atteint à la fin du plan triennal presque 150% du mouvement moyen d'avant-guerre.

Au cours de la période du premier plan quinquennal, dans le port de Ferencváros (Budapest), les grues endommagées, un entrepôt, la voie ferrée, et une partie du mur de quai ont été rétablis.

Dans le port franc Csepel, il a été construit au cours du premier plan quinquennal: un entrepôt, des vestiaires et bains-douches, deux nouvelles grues, un hôtel ouvrier, un foyer culturel, un nouvel immeuble d'administration, une caserne de pompiers, etc. . . .

Dans les autres ports du pays, seuls des travaux de dragage et d'entretien ont été exécutés.

Le port de Sztálinváros est un nouveau port affecté au service du nouveau grand combinat.

*Balisage de la voie navigable assurant une navigation normale
(organisation, unification et réparation des signes);*

Les nombreuses épaves des bâtiments coulés et les débris des ponts détruits, résultant des faits de guerre, présentaient un danger pour la navigation. Le service de balisage a commencé à fonctionner en 1945, immédiatement après la libération du pays. Les épaves se trouvant à gauche du chenal étaient marquées par des simples bouées sans voyant; les secteurs plus difficiles du fleuve et les traversées étaient balisés par des signes éclairés au moyen de feux à pétrole.

Le secteur hongrois du Danube était divisé en sections de 20 km sur lesquelles travaillaient des groupes de baliseurs; un groupe spécial s'occupait de la détermination de la position des débris des ponts se trouvant dans la région de Budapest et de leur balisage.

Au début, le balisage du chenal s'effectuait suivant les besoins et sur la demande des bateliers. Les signes étaient installés à tous les 500 m, ce qui permettait, même aux bateliers sans expérience de navigation sur le Danube, de naviguer en toute sécurité. En 1946, à l'aide de deux canots pourvus de moteurs Kovács, et d'un chaland à moteur il a été possible d'améliorer sérieusement et d'accélérer l'établissement du balisage.

En 1947, le service de balisage a récupéré les fanaux à éclats Aga qui ont été emportés par les troupes en retraite; 12 pièces en ont pu être remises en état et mises en service. Des balises pourvues de voyants ont été progressivement mises en service, ce qui rendit la visibilité meilleure d'une distance beaucoup plus grande. Les signes de traversée étaient fabriqués en bois blanchi afin d'être mieux visibles et mieux préservés. Ces signes étaient surmontés d'une caissette munie de verres colorés dans laquelle était installée la source d'alimentation du feu (lampe à pétrole).

Les feux à éclats Aga les plus grands furent installés sur des blocs en béton et les types plus petits sur des balises flottantes marquant des bâtiments coulés, des obstacles submergés et d'autres objets se trouvant dans le lit du fleuve. Les lampes à pétrole des balises flottantes furent placées sur des simples radeaux en bois.

A partir de 1948, le balisage du chenal a été exécuté par 6 groupes disposant d'un personnel de 30 hommes.

D'année en année l'équipement du service de balisage s'est développé et le nombre des signes a augmenté. Le nombre des signes installés à partir de 1954 est le suivant:

| | |
|---------------------------------|-----|
| signes „Attention” | 15 |
| balises permanentes | 64 |
| balises d'étiage | 161 |
| signes flottants éclairés | 35 |
| signes côtiers éclairés | 87 |

Depuis 1954, il n'y a pas eu de changement important dans le balisage. La navigation de nuit est assurée de telle sorte que sur tout le secteur hongrois du Danube les bateliers peuvent naviguer d'un feu à l'autre.

Observations hydrologiques

Les stations hydrométriques poursuivent régulièrement des observations des niveaux d'eau et du régime hydrologique du fleuve. Ces données sont publiées dans des annuaires; les données journalières sont communiquées dans les bulletins hydrologiques publiés par l'Institut des Recherches Scientifiques Hydrauliques.

Depuis la libération du pays, des limnigraphes ont été installés à Rajka, Ásványráró et près de Komárom, des échelles ont été établies en plus des endroits précités près des localités Nagybjacs, Almásfüzitő, Dunabogdány (bras de Szentendre), Ordas, Gemenc et Dunaszekcső.

Dans les régions des villes de Komárom, Budapest et Mohács, la température de l'eau est relevée journellement.

Des mesurages du débit solide sont effectués régulièrement afin d'étudier le régime des dépositions; ces mesurages se font aux stations hydrométriques fonctionnant près des localités Dunaremete, Nagybjacs, Dunaalmás, Nagymaros et des villes de Budapest, Sztálinváros, Mohács.

L'Institut des Recherches Scientifiques Hydrauliques, dans le but d'une étude approfondie des conditions morphologiques du lit du fleuve, relève périodiquement les données figurant sur les enregistreurs et les envoie à l'Administration des Eaux. L'Administration des Eaux publie tous les 5 ans, sur la base des mesurages de profondeur, les cartes fluviales du secteur hongrois du Danube.

Sur le secteur frontalier hongro-tchécoslovaque du Danube, aux endroits particulièrement difficiles au point de vue de la navigation, les mesurages de profondeur se font annuellement et en cas de nécessité des cartes fluviales à courbes isobathes sont aussi élaborées.

Sur la base des observations et des relevés, les organes hydrotechniques compétents préparent des études sur le régime des eaux et les modifications survenues dans le lit du Danube. Le plus grand nombre d'études a trait à l'élévation du fond du lit sur le secteur du Haut Danube. L'étude faite en 1951 au sujet de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur les secteurs hongrois et tchécoslovaque du Danube a été présentée au Secrétariat de la Commission du Danube comme proposition commune.

En 1951, le service hydrotechnique hongrois a commencé l'étude et les observations relatives à la prospection des eaux souterraines et des eaux de filtration de la région du Haut-Danube, à Szigetköz.

En 1952, une étude a été préparée sur le coefficient de filtration et la quantité des eaux de filtration.

En 1954 et 1955, plusieurs études ont été élaborées au sujet de la défense contre les grandes crues et des élévations du lit du fleuve.

Grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir dans le but d'améliorer la voie navigable

Le volume des travaux de régularisation projetés sera approximativement le même que celui des travaux exécutés au cours des 5 années écoulées.

Une attention particulière sera portée aux travaux de dragage afin d'arrêter l'élévation du fond du lit provoquée par les dépositions. Ces travaux de dragage effectués annuellement assureront en même temps l'amélioration des conditions de navigation.

INFORMATION

de l'Administration Fluviale des Portes de Fer

I

Dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, les travaux suivants ont été effectués au cours de la période de 1945—1955:

a) au cours de la période mentionnée, des travaux de régularisation n'ont pas eu lieu sur le secteur des Portes de Fer;

b) le chaland SRT 7092, coulé près de la partie aval de la digue nord du canal des Portes de Fer — Sip, a été renfloué. Les travaux de renflouement commencés le 23 août 1950 ont été effectués par le propriétaire du chaland;

c) la construction d'un quai, pour le service de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, a été commencée en 1954 à Tekija, près de la rive droite, et terminée en 1955;

d) le nombre et l'emplacement des balises ont été communiqués dans la lettre No 40/II-1955.

Outre les balises déjà mentionnées, une bouée noire-blanche est installée près d'Ogradina (km 963,4) et indique l'emplacement d'un chaland coulé.

Le balisage correspond aux exigences de la sécurité de la navigation.

L'Administration projette l'exécution de travaux de mesurage du chenal des „eaux moyennes et hautes” afin de mieux connaître le lit du fleuve et de pouvoir établir s'il y a possibilité d'augmenter les normes sur ce chenal, ce qui assurerait deux voies durant une période de navigation plus longue.

L'Administration considère qu'il est possible que lors de l'établissement des nouvelles normes du chenal des „eaux moyennes et hautes” la nécessité de leur balisage se présentera.

II

L'Administration Fluviale des Portes de Fer ne disposait pas, au cours de ses deux années d'existence, des conditions nécessaires à l'étude et à la réalisation des grands travaux dans le sens prévu par la Commission du Danube.

L'Administration a entrepris la préparation de l'outillage nécessaire et projette certaines recherches préliminaires au cours des 2—3 années à venir.

INFORMATION

DE LA DÉLÉGATION YOUGOSLAVE

concernant les travaux exécutés sur le secteur yougoslave du Danube entre 1945 et 1954 aux fins de la sécurité et de l'amélioration des conditions de navigation

a) *Travaux de régularisation*

Sur le secteur yougoslave les matériaux qui constituent le lit et les rives du fleuve sont de faible composition et peu résistants à l'effet d'érosion des eaux du Danube. Ceci est caractéristique notamment pour la partie du Danube allant de la frontière hongroise jusqu'à l'embouchure de la rivière Sava. Pour empêcher l'effet nuisible du Danube et les déplacements latéraux de son lit, on a procédé en premier lieu à la construction d'ouvrages de consolidation des rives avec priorité des endroits les plus menacés. Ces travaux sont exécutés d'une manière permanente et continueront à être effectués tant que les rives du Danube ne seront définitivement consolidées.

Entre 1945 et 1954 les constructions hydrotechniques suivantes ont été exécutées:

1. régularisation du secteur du Danube entre les km 1430 et 1427 (près de Tovarnik)
2. régularisation de la rive gauche du Danube entre les km 1425 et 1424 (près de Batina)
3. consolidation de la rive droite du Danube entre les km 1420 et 1417 (près de Blaževica)
4. consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1416,5 et 1415 (près de Sigajski prosek)
5. consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1401 et 1400 (près de Apatin)
6. consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1345 et 1344 (près de Vajska Bodjan)
7. consolidation de la rive droite du Danube entre les km 1338 et 1336 (près de Borovo)
8. consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1317 et 1314 (près de Bac. Novo Selo)
9. régularisation et consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1287 et 1281 (près de Celarevo-Čib)
10. consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1270 et 1267 (près de Futog)
11. consolidation de la rive droite du Danube entre les km 1260 et 1259 (près de Kamenica)
12. consolidation de la rive gauche du Danube entre les km 1198 et 1197 (près de Belegiš)

Les travaux exécutés ont eu une influence favorable sur la stabilité des rives danubiennes et partant ont arrêté à ces endroits l'élargissement du lit du fleuve. De même, de cette manière les possibilités de formation de bancs de sable ou de l'aggravation des conditions de navigation ont été réduites à ces endroits.

Les travaux de consolidation des rives ont été exécutés principalement en pierres. Pour la période indiquée il a été employé pour ces travaux environ 190 000 m³ de pierres cassées.

Le coût des travaux exécutés, selon les prix d'aujourd'hui, s'élève à 718 000 000 de dinars.

b) *Travaux exécutés en vue d'écarter les obstacles se trouvant dans la voie navigable*

Après la fin de la deuxième guerre mondiale, sur le secteur yougoslave du Danube 425 bâtiments coulés ont été enregistrés, sans compter les petits objectifs. En outre, une grande quantité d'objectifs a coulé sur le secteur frontalier yougoslavo-roumain du Danube, leur nombre n'a pu être évalué même approximativement.

Le nombre d'objectifs renfloués jusqu'à présent s'élève à :

- | | | |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------------------|
| 1) bâtiments | 59 | avec un déplacement de 14 750 tonnes |
| 2) chalands | 154 | avec un déplacement de 39 050 tonnes |
| 3) bâtiments techniques (dragueurs, et autres) | 20 | avec un déplacement de 913 tonnes |
| 4) chalands, canots à moteur, pontons, chalands de bois, etc. | 269 | avec un déplacement de 18 680 tonnes |
| 5) armatures de ponts, embarcadères | Beograd, Novi Sad | 9 000 tonnes |

Pour la période entre 1945 et 1954 il a été renfloué 502 objectifs de navigation d'un poids total de 73 000 tonnes environ et approximativement 9000 tonnes d'armatures de ponts. Le poids total des bâtiments et des constructions renfloués s'élève à 82 000 tonnes, ce qui, aux prix actuels des travaux, représente une dépense de 2 460 000 000 de dinars.

Bien que les travaux exécutés jusqu'à présent aient permis d'écarter les entraves principales qui auraient rendu difficile la navigation pendant la période en question, il est nécessaire de continuer le renflouement des objectifs coulés, étant donné que ces derniers se répercutent défavorablement sur le régime de navigation, c'est-à-dire sur la voie navigable.

C'est pourquoi des travaux d'un volume réduit ont été prévus dans ce même but jusqu'à élimination définitive des obstacles se trouvant dans le Danube. Le coût des travaux ainsi réduits s'élèvera à 35 000 000 de dinars par an.

Les ponts du Danube détruits au cours de la guerre ont été rétablis. Ceci concerne notamment les ponts :

| | | | |
|------------------------|--------|--------------------------|--------|
| près de Beograd au km | 1166,6 | d'une longueur d'environ | 1067 m |
| près de Novi Sad au km | 1255,1 | d'une longueur d'environ | 303 m |
| près de Bogojevo au km | 1366,4 | d'une longueur d'environ | 620 m |

c) *Travaux d'amélioration des conditions de navigation et d'utilisation des ports d'hiver, des abris d'hiver et des ports*

Ces travaux comprennent, outre les travaux d'entretien normal, des constructions hydrotechniques exécutées sur le Danube, les mesures techniques nécessaires en vue d'écartier les entraves à la navigation survenues à la suite de la non-régularisation du cours d'eau. Ils comprennent en outre tous les travaux préliminaires nécessaires pour connaître l'état de la voie navigable, constater les changements et les causes de ces changements dans la voie navigable. Pour la période entre 1945 et 1954 le coût de ces travaux s'élève, aux prix actuels, à :

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1. travaux préliminaires | environ 60 000 000 dinars |
| relevés de contrôle, mesurages hydrologiques et autres | |
| 2. reconstruction et réparation de 10 ports sur le Danube: | |
| quais et installations | environ 365 000 000 din. |
| travaux de dragage de la voie navigable et dans les secteurs de ports 342 000 m ³ | environ 86 000 000 din. |
| 3. aménagement des entrées et des bassins des ports et des abris d'hiver 769 000 m ³ | environ 192 000 000 din. |
| Coût total des travaux | <u>703 000 000 din.</u> |

Dans la période à venir le volume annuel des travaux en question serait comme suit :

| | |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| — travaux préliminaires | environ 6 000 000 din. |
| — entretien des ports et travaux de dragage du lit du fleuve, etc. | environ 8 000 000 din. |
| — aménagement des ports d'hiver | environ 20 000 000 din. |
| Au total, par an, environ | <u>34 000 000 din.</u> |

La construction des ports n'est pas comprise dans ce montant étant donné qu'elle est prévue par un plan de construction spécial, qui se trouve en cours d'élaboration et d'après lequel des sommes importantes seront affectées à cette fin.

d) *Balisage de la voie navigable*

Sur tout le secteur yougoslave du Danube, à l'exception du secteur des Portes de Fer, l'aménagement de la voie navigable pour la navigation de jour et de nuit a lieu par les soins du service yougoslave de balisage.

Actuellement sont employés :

| | |
|--------------------------|-----|
| a) signaux côtiers | 101 |
| verts | 55 |
| rouges | 19 |
| b) flotteurs | 43 |
| verts | 24 |
| rouges | 19 |

Le nombre des flotteurs dépend du niveau d'eau. Outre les signaux susmentionnés, on utilise également des flotteurs provisoires dont le nombre s'élève à 250.

Les signaux sont en grande partie accommodés au système uniforme d'aménagement, sauf les caractéristiques des feux à propos desquels des expérimentations touchant à leur fin ont lieu.

Au cours de 1956 de nouvelles mesures seront prises en vue d'établir l'aménagement uniforme de la voie navigable et de corriger certains signaux.

Les signes kilométriques, ainsi que les autres signaux sont également rétablis et changés ou complétés suivant le besoin.

Les frais d'aménagement de la voie navigable s'élèvent annuellement à environ 19 000 000 de dinars.

e) *Observations hydrologiques et autres effectuées par les stations hydrométriques*

Dans la période entre 1945 et 1954, après la réparation des stations hydrométriques, dont le nombre en Yougoslavie est de 18, et le contrôle des cotes zéro, des observations du niveau d'eau ont été faites une fois par jour dans toutes les stations, et deux fois par jour dans les stations principales. En outre, dans certaines stations on a procédé à des relevés de la température de l'eau et de l'air ainsi qu'à des observations des précipitations atmosphériques. Aux profils hydrométriques permanents qui sur le secteur yougoslave du Danube sont au nombre de 6, à savoir:

1. au km 1425,5 près de Bezdán
2. au km 1367,3 près de Bogojevo
3. au km 1255 près de Novi Sad
4. au km 1213,5 près de Slankamen
5. au km 1140 près de Ritopek
6. au km 1076,3 près de Ram

on a procédé à des mesurages du débit d'eau, principalement près de Bezdán (7 mesurages), près de Bogojevo (6 mesurages) et près de Ram (9 mesurages), pour compléter les données sur les débits d'eau du Danube à divers niveaux d'eau.

En outre, dans les profils hydrométriques près de Bezdán, Bogojevo et Slankamen, on a procédé à l'aide de batomètre à des essais de mesurages des quantités des dépôts charriés.

Pour les travaux susmentionnés, qui sont exécutés sur le Danube d'une manière permanente, les moyens financiers nécessaires sont assurés chaque année afin de créer de meilleures conditions de navigation sur ce fleuve. Les dépenses pour ces travaux s'élèvent par an à:

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------|
| <i>travaux préliminaires</i> (relevés de contrôle et autres mesurages) | environ | 6 000 000 din. |
| <i>amélioration de l'état des rives</i> (travaux de consolidation des rives) | environ | 120 000 000 din. |
| <i>renflouement des objets coulés</i> | environ | 35 000 000 din. |
| <i>entretien des ports, dragage du lit, etc.</i> | environ | 8 000 000 din. |
| <i>aménagement des ports d'hiver</i> | environ | 20 000 000 din. |
| <i>travaux d'aménagement</i> | environ | 19 000 000 din. |
| Au total, par an, | | environ 208 000 000 din. |

Projet de travaux de régularisation sur le Danube pour la période de 1955—1961

(SECTEUR YOUGOSLAVE)

Les travaux envisagés comprennent en premier lieu les secteurs du Danube et les endroits difficiles qui, particulièrement aux bas niveaux, limitent la navigation en raison des profondeurs insuffisantes, du rétrécissement de la voie navigable ou en raison des entraves constituant un danger pour les bâtiments (rochers submergés, coudes brusques, etc.).

L'aménagement du Danube dans les limites des frontières yougoslaves demande de grands travaux tant en ce qui concerne l'aménagement pour la navigation que la consolidation et le renforcement de ses rives soumises à l'érosion et résistant très peu à l'action du courant. Les travaux exécutés étaient principalement dirigés au renforcement des rives, tandis que des travaux de régularisation aux fins de la navigation n'ont pas été effectués. L'entretien des ouvrages exécutés était insuffisant, de sorte que la majeure partie des ouvrages de consolidation des rives et des constructions hydrotechniques a été endommagée et détruite. Les rives non renforcées furent emportées par le courant et de cette manière bien des ouvrages de consolidation des rives et des constructions hydrotechniques se sont trouvés presque au milieu de la voie navigable.

Un tel état du Danube le range parmi les fleuves qui se trouvent dans la phase initiale de l'aménagement. Son aménagement tant en ce qui concerne la navigation que la consolidation de ses rives demande de gros sacrifices matériels.

Vu ce fait, ainsi que les possibilités économiques de la Yougoslavie, le projet des travaux a englobé les secteurs du Danube les plus importants en ce qui concerne les entraves à la navigation. De même, dans cette première phase d'aménagement et dans le cadre des possibilités économiques du pays, il a été adopté un niveau de régularisation qui correspond à une probabilité moyenne de dépassement de 93%.

1. Secteur Ram—Dubovac (km 1076—1087)

Sur ce secteur le Danube bifurque en deux bras. La largeur de ces bras est trop grande, ce qui provoque de gros dépôts d'alluvions charriées par le Danube. Le cours d'eau au niveau bas n'est pas en état d'approfondir le lit pour permettre la navigation. En outre, les rives sont composées de substances peu adhésives et souffrent de l'action du courant. Comme conséquence de cet état de choses se produisent souvent des affouillements et des emportements des rives, ainsi que des élargissements du lit avec des bancs de sable et des seuils.

En vue d'améliorer les conditions de navigation, ont été prévus des travaux de régularisation ayant pour but de protéger les rives soumises à l'érosion, d'effectuer la concentration de l'eau aux niveaux d'eau moyen et bas en fermant les bras et en construisant des ouvrages hydrotechniques de régularisation pour le bas niveau.

Après avoir procédé aux travaux préliminaires et à l'établissement des plans, en 1955, l'exécution de ces travaux a commencé. Les travaux continueront en 1956 et dans les années à venir. Le coût total de ces travaux s'élèvera à environ 500 000 000 de dinars.

2. Secteur Brza Vrba (km 1093—1103)

Dans ce secteur, la rivière Morava apporte de gros dépôts. Le Danube, étant non régularisé, n'est pas en état de charrier ces alluvions et de les déposer graduellement. Une telle situation a pour résultat de créer une série de bancs de sable et de seuils, de ramifications du cours d'eau, d'îlots, de façon que la voie navigable se déplace et en beaucoup d'endroits apparaissent des profondeurs insuffisantes pour la navigation. Sur ce secteur les rives sont soumises à l'érosion, le lit s'élargit et des entraves à la navigation surviennent.

Les mesures qui sont prévues comme étant indispensables à l'assainissement d'une telle situation ont un caractère de régularisation. Elles englobent le renforcement des rives, la fermeture des bras secondaires, le rétrécissement du lit aux endroits élargis, au moyen de construction d'ouvrages hydrotechniques pour le bas niveau (concentration du cours d'eau) et de travaux de dragage.

Après avoir effectué les travaux préliminaires et l'établissement des plans, en 1955, les travaux de régularisation ont commencé et continueront au cours des années à venir.

Les dépenses pour les travaux prévus s'élèveront à environ 560 millions de dinars.

3. Noeud de Beograd (km 1163—1180)

Le trait caractéristique de ce secteur est la complexité des phénomènes hydrauliques par suite du confluent de la rivière Sava avec le Danube. Le rapport entre les quantités d'eau simultanées des deux rivières est très variable. Le débit d'eau de la rivière Sava par rapport à celle du Danube est entre 10 et 110%. Les crues de la rivière Sava causent un ralentissement dans le cours du Danube de sorte qu'immédiatement en amont de l'embouchure se forment des bancs de sable, des seuils, se produisent des changements dans le chenal navigable, se réduisent les profondeurs navigables et apparaissent des entraves à la navigation. La faible résistance des rives du Danube, notamment de la rive gauche, permet des déplacements latéraux du lit. Les rives se détériorent formant des élargissements du lit avec des bancs de sables, des profondeurs insuffisantes et le déplacement de la voie navigable, ce qui empêche le déroulement normal de la navigation.

L'aménagement de ce secteur pour la navigation demande des travaux de régularisation d'une importance considérable.

Selon le projet, les travaux préliminaires et l'établissement des plans pour la première phase des travaux sont en voie d'achèvement et le commencement de l'exécution de ces travaux est prévu pour 1957. L'exécution de la première phase s'étendrait jusqu'en 1961. Le coût des travaux dans la première phase s'élèverait à environ 560 millions de dinars soit 54,5% de l'ensemble des travaux. Le coût des travaux de la deuxième phase qui commencerait après 1961 s'élèverait à environ 468 millions de dinars.

4. Slankamen (km 1208—1220)

L'aménagement de ce secteur représente une tâche très difficile au point de vue hydrotechnique. Ceci notamment du fait que la rivière Tissa s'y jette dans le Danube et y apporte des alluvions. En outre, par son débit d'eau qui

atteint jusqu'à 81% du débit d'eau simultané du Danube, la rivière Tissa provoque un ralentissement dans le cours du Danube ce qui rend impossible que les alluvions charriées soient emportées par le Danube et la rivière Tissa. De ce fait dans le lit du Danube se forment des bancs de sable et des seuils de nature très changeante. Les rives instables et non renforcées, peu résistantes à l'action puissante du Danube permettent des déplacements latéraux et de grands élargissements du lit. Comme conséquence des phénomènes ci-dessus, à ces endroits apparaissent des bancs de sable mobiles, des îlots et des seuils. Aux bas niveaux surgissent des obstacles à la navigation sous forme de changements survenant dans la voie navigable et d'insuffisance de la largeur et des profondeurs. Parfois, aux bas niveaux la navigation y a été interrompue. Dans ces cas-là le cours d'eau cherchait à se frayer une nouvelle voie qui était ensuite utilisée pour la navigation, bien qu'avec un tirant d'eau limité.

L'aménagement de ce secteur le plus difficile pour la navigation exige d'importants travaux de régularisation. Le coût de ces travaux augmente surtout du fait que les rives du Danube doivent être consolidées dans une grande mesure.

Les travaux préliminaires — études de laboratoire et autres — sont en cours aux fins de l'aménagement de ce secteur. Les projets d'exécution devraient être terminés en 1956 et le commencement des travaux est prévu pour 1957. Le coût total de ces travaux s'élève à environ 500 millions de dinars.

5. *Banostor-Futog (km 1265—1272)*

Sur ce secteur, le cours du Danube, passant à travers un terrain peu résistant à l'action de l'eau, effectuait, durant des années l'érosion, la destruction et l'enlèvement des rives, formant de nombreux bras, des élargissements et des déplacements latéraux du lit.

Par conséquent, aux endroits élargis se forment des seuils, des bancs de sable, et aux endroits où le fleuve bifurque le cours d'eau se divise, ce qui, tout à la fois, crée pendant les bas niveaux des entraves à la navigation et des profondeurs insuffisantes.

Sur ce secteur les travaux d'aménagement effectués dans l'intérêt de la navigation s'étendent sur une longueur de 22 km. Les travaux comprennent outre les consolidations indispensables des rives, une série de constructions hydrotechniques en vue de la concentration des basses eaux et de l'obtention d'une voie navigable régulière aux niveaux bas.

Les travaux préliminaires, les relevés de plans, les divers examens et établissements de plans devraient être effectués jusqu'à la fin de 1961, et l'exécution de ces travaux commencerait en 1962. Le coût de ces travaux dans la première phase s'élèverait à environ 150 millions de dinars.

6. *Susek — Misevac (km 1280—1294)*

Le trait caractéristique de ce secteur du Danube est le même que celui du secteur précédent. La seule différence consiste en ce que dans ce secteur apparaissent plus fréquemment des entraves à la navigation, tant sous forme des petites profondeurs, que des largeurs de voie navigable tombant au-dessous de la largeur normale.

Après achèvement des travaux préliminaires et établissement des plans, le commencement de l'exécution des travaux est prévu pour l'année 1960, la première phase devant être terminée en 1961 et coûtant environ 120 millions de dinars. Dans les années à venir serait exécutée la deuxième phase des travaux dont le coût est évalué à environ 190 millions de dinars.

7. *Mohovski prosek (Coupure de Mohovo km 1307—1315)*

La coupure du coude du Danube à cet endroit a été effectuée en 1898 et 1899 dans un profil de 40 m sur 2 m au-dessous du niveau le plus bas. On prévoyait que le Danube, par l'action de sa force, élargirait ce profil jusqu'aux dimensions nécessaires. Pourtant, en raison de la composition du terrain à résistances différentes, et notamment du fait de l'existence d'un banc de sable submergé au point extrême, en aval, cela ne s'est pas produit.

Au cours des années 1934, 1935 et 1936 ces rochers furent détruits à l'aide d'explosifs ou de quelque autre manière et 9 000 m³ de pierre furent enlevés. La composition du rocher est un mélange de cailloux et de sable. Toutefois, le volume des travaux n'a pas été suffisant, de façon qu'à cet endroit, au niveau d'eau le plus bas, en dépit d'une profondeur de 2 mètres, se forma une voie navigable très étroite et dans une direction défavorable pour la navigation. Une telle passe ne permet pas de rencontre et de dépassement des trains de remorque et présente, en outre, pour les bâtiments un danger permanent d'avarie.

Après achèvement des derniers mesurages et relevés en 1951 un projet d'amélioration des conditions de navigation sur ce secteur a été élaboré et approuvé. Dans la première phase on prévoit l'élargissement de la voie navigable à une largeur de 110 mètres, avec une profondeur de 2 à 3 m au-dessous du niveau le plus bas. En tout, 9 000 m³ de rochers furent brisés; ces travaux ont coûté 30 millions de dinars. L'exécution de la première phase des travaux est prévue pour les années 1956 et 1957, après les travaux d'essai qui sont actuellement en cours. La deuxième phase des travaux sur ce secteur, qui consistent dans l'aménagement et la stabilisation de l'ensemble du secteur, commencerait en 1960 et coûterait environ 270 millions de dinars.

8. *Bras en aval d'Apatin (km 1393—1397)*

Ces dernières années, le Danube, par son action érosive, a percé son coude à cet endroit, et a créé un bras, tout en faisant des dépôts dans ce coude. Les conditions de navigation en cet endroit sont très défavorables, étant donné que la voie navigable doit passer par ce bras qui est suffisamment profond mais très étroit. La navigation à cet endroit s'effectue en sens unique et est réglée au moyen de signaux. Lorsqu'un train de remorque arrive en amont du bras, le train de remorque venant d'aval doit faire le rondou en aval d'*Apatin* et attendre le passage du premier. Les pertes de temps qui en résultent sont considérables. En outre, l'entrée dans le bras s'effectue presque en angle droit, ce qui constitue une difficulté spéciale et un danger de plus pour le convoi.

L'aménagement de ce secteur, comme première phase des travaux, est prévue pour la période entre 1958 et 1961, étant donné que préalablement doivent être exécutés des relevés, mesurages et études nécessaires. En outre, la tendance actuelle du Danube sur ce secteur est d'adoucir l'angle droit et d'élargir le bras même. Ceci doit être pris en considération dans une certaine

mesure, étant donné que, grâce à cela, seraient réalisées des économies dans les travaux de terrassement. La deuxième phase, après 1961, englobe la stabilisation et le renforcement du lit par des ouvrages hydrotechniques. Le coût total des travaux s'élèverait à environ 300 millions de dinars.

9. Secteur en aval de l'embouchure de la rivière Drava (km 1379—1382)

Le trait caractéristique de ce secteur consiste en des rives très peu résistantes et dans la grande influence qu'exerce la rivière Drava qui, par ses dépôts de sable dans le lit élargi du Danube, crée des bancs de sable mobiles. C'est pourquoi aux bas niveaux d'eau se forment des bancs de sable dans des profondeurs insuffisantes, ainsi que des déplacements défavorables de la voie navigable, ce qui, outre le tirant d'eau réduit, crée une entrave spéciale pour la navigation.

Le commencement de l'aménagement de ce secteur est prévu pour l'année 1961. Le coût des travaux au cours de cette année s'élèverait à 60 millions de dinars, et celui des travaux après 1961 à environ 140 millions de dinars.

10. Etudes et recherches

Aux fins d'une exécution efficace de tous les travaux précités, on procédera à des levés de plans, de terrains, à des recherches de laboratoire périodiques, aux examens au moyen de modèles, et à la pose d'un réseau de triangulation le long du secteur yougoslave du Danube. A cet effet un montant de 20 à 30 millions de dinars environ par an sera affecté.

Pour les travaux ci-dessus, dans la période jusqu'à la fin de 1961, une somme de 2 822 000 000 de dinars est prévue, et pour tous les travaux dans l'ensemble environ 4 200 000 000 de dinars.

INFORMATION

DE LA DÉLÉGATION ROUMAINE

sur les travaux effectués pour assurer et améliorer la navigation sur le secteur du Danube de la République Populaire Roumaine ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 années suivantes

La présente information a trait au secteur roumain du Danube de Turnu-Severin (km 932) à Brăila (km 170), secteur qui est entretenu par les services spécialisés de la République Populaire Roumaine. Le secteur en aval de Brăila jusqu'à Sulina relève de la compétence de l'Administration Fluviale du Bas-Danube, et le secteur de Moldova-Veche à Turnu Severin, respectivement de Vince à Kostol, de la compétence de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Sur le secteur de Moldova-Veche, respectivement Vince, jusqu'au confluent de la Néra, conformément à un accord conclu en 1948, la signalisation flottante est exécutée par les services spécialisés de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, tandis que les services de la République Populaire Roumaine ont à charge la signalisation sur la rive gauche.

Récemment un accord a été signé à Sofia entre la République Populaire Roumaine et la République Populaire de Bulgarie en vue d'assurer et d'améliorer la navigation sur le secteur commun du Danube.

En ce qui concerne les travaux exécutés durant la période de 1945 à 1954 dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation sur le secteur roumain du Danube, la situation est la suivante:

a) *Travaux exécutés pour approfondir le chenal navigable du Danube*

Afin d'assurer la profondeur du chenal navigable du Danube, les services spécialisés de la République Populaire Roumaine utilisent surtout les dragages aux bas-fonds là où la profondeur navigable devient insuffisante par suite du mouvement des bancs de sable. On a creusé à l'aide de dragages des canaux profonds de 2,30 m par rapport à l'étiage navigable, avec une largeur de fond de 40 à 60 m.

L'on a observé qu'en général les tracés des canaux exécutés sous un angle plus grand que 30° par rapport à la direction du courant, ont donné des meilleurs résultats aux traversées et se sont maintenus plus longtemps que ceux exécutés sous un angle inférieur à 30 degrés.

Dans l'exécution des dragages de chenal, on a appliqué à partir de 1952 la méthode du dragage d'amont en aval, méthode qui permet le percement du banc en un temps plus court, le courant du fleuve aidant par son action à l'exécution du canal. C'est ainsi qu'on a obtenu dans certains cas une vitesse d'avancement de 40 m de canal par jour, tandis que par l'ancienne méthode d'aval en amont on effectuait seulement 15—20 m par jour.

b) *Travaux exécutés dans le but du nettoyage du chenal des obstacles qui empêchent la navigation*

Les armées fascistes en retraite ont sabordé un grand nombre de vaisseaux dans le but d'arrêter l'avancement des armées soviétiques le long du Danube. Le plus grand nombre de vaisseaux sabordés se trouve en aval d'Ostrovul Mare, km 857—864.

En dehors de ces environ 110 épaves, à la suite des bombardements et des mines sur le secteur roumain du Danube 110 navires, épars sur tout le cours du Danube, dans le chenal et les ports, ont été coulés pendant la deuxième guerre mondiale.

Pendant la période considérée, un effort soutenu a été fait afin de renflouer les épaves. Les services spécialisés de la République Populaire Roumaine, avec le concours, dans les premières années d'après guerre, des unités de la marine militaire soviétique, ont renfloué 42 vaisseaux.

Le service de renflouage de la République Populaire Roumaine utilise comme méthode de travail le lavage de l'épave avant son renflouage, en cherchant autant que possible à rendre l'épave flottable afin de pouvoir la réparer si son état technique le permet. Le démembrement de l'épave se fait seulement lorsqu'il est certain qu'elle ne peut être réparée.

Les opérations de lavage sont nécessaires et obligatoires pour tout renflouement ayant lieu sur le secteur roumain du fait que le débit solide comble l'épave et la recouvre dans un délai très court.

c) *Travaux exécutés pour améliorer les conditions nautiques dans les ports, dans les ports d'hivernage et abris pour les vaisseaux*

Les ports roumains du Danube, notamment Galați, Giurgiu et Turnu-Severin ont eu à souffrir d'importants dégâts pendant la guerre.

Certains ports du fait que pendant la guerre on n'avait pas exécuté des travaux pour maintenir leurs profondeurs, avaient été mis partiellement hors d'exploitation.

Immédiatement après la guerre on a dû déblayer les bassins des ports Galați et Giurgiu, ainsi que les quais du port de Turnu-Severin, en renflouant en tout environ 40 vaisseaux.

Pour assurer la profondeur dans les ports roumains du Danube, dans les bassins et aux quais du fleuve ainsi que dans les ports d'hivernage, l'on a exécuté des dragages d'un volume important, approximativement 4 700 000 m³.

En dehors de ces travaux d'entretien, des travaux importants, qui ont commencé en 1950 et se poursuivent à présent, ont lieu dans les ports de Cernavodă, Giurgiu et Corabia. A Cernavodă un nouveau bassin de grande capacité a été construit, ce port ayant le rôle de port de transit pour les marchandises qui arrivent et partent par le port de Constanța, ces deux ports étant reliés par un réseau de chemin de fer; en même temps, le bassin permet l'hivernage d'un grand nombre de vaisseaux.

A Giurgiu on a commencé l'aménagement d'un nouveau bassin par la fermeture d'un bras du Danube se trouvant dans la proximité de la ville. Les travaux prévus assureront au port un bassin d'une grande capacité d'exploitation et en même temps un lieu d'hivernage situé au milieu du secteur roumain du Danube.

A Corabia à cause d'un banc de sable et d'argile le port n'était que partiellement exploité. Outre le grand volume de dragage on a exécuté des travaux hydrotechniques en vue d'accélérer l'érosion du banc formé au long des quais du port.

En ce qui concerne les ports d'hivernage et les travaux pour les abris des vaisseaux, il est à noter que sur le secteur roumain du Danube il y a des abris bien aménagés dans les bassins des ports Galați, Brăila, Cernavodă, Giurgiu, Turnu Măgurele, Calafat, à des distances relativement courtes, la plus grande distance étant d'approximativement 200 km entre Turnu Măgurele et Calafat. En outre, il y a d'autres abris d'hiver dans les zones où la glace ne met pas en danger la sécurité des navires, par exemple à l'entrée du canal Măcin, à Turnu-Severin, Orșova, etc.

d) Balisage des voies navigables du Danube

Sur le secteur Turnu-Severin-Brăila il y a en tout 236 signaux dont 183 lumineux, ce qui revient à une moyenne d'un signal pour chaque 3,2 km et un signal lumineux pour chaque 4,1 km. La signalisation dans ce secteur est assurée, en collaboration, par les services spécialisés de trois pays riverains: la République Populaire Roumaine, la République Populaire de Bulgarie et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Sur la base de l'accord de 1948 mentionné plus haut, la signalisation flottante est assurée par les services de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie entre Moldova-Veche et Baziaș et par les services de la République Populaire Roumaine, sur le secteur Turnu-Severin-confluent du Timoc.

Un arrangement similaire existe depuis 1953 entre les services spécialisés roumains et bulgares concernant le secteur commun; les services de la République Populaire Roumaine exécutent la signalisation flottante entre l'embouchure du Timoc et le port de Somovid, et les services de la République Populaire de Bulgarie exécutent la signalisation flottante entre le port de Somovid et le port de Silistra. Comme suite à cet arrangement on a amélioré la signalisation sur le secteur commun en diminuant la distance entre les signaux.

Les services spécialisés roumains ont fait des efforts permanents pour améliorer la signalisation en augmentant continuellement le nombre des signaux installés sur le Danube et spécialement celui des signaux lumineux. Le tableau ci-dessous montre l'augmentation du nombre des signaux lumineux installés par les services roumains:

| | 1947 | 1955 |
|--------------------|------|------|
| Phares sur la rive | 22 | 44 |
| Bouées lumineuses | 46 | 68 |
| Total | 68 | 112 |

Il en résulte un accroissement d'environ 80% du nombre des signaux lumineux.

En outre, sur les rives ont été installés des signaux d'avertissement pour les câbles et autres installations qui traversent le fleuve. Ces signaux ainsi que les poteaux kilométriques sont soigneusement entretenus.

Le balisage du chenal navigable du Danube se fait en conformité avec les recommandations adoptées en décembre 1952 par la Commission du Danube.

Ces recommandations sont mises en application par les services spécialisés roumains depuis 1953.

La signalisation sur le secteur roumain du Danube est assurée continuellement pendant l'hiver et l'été, dans les conditions suivantes:

A l'ouverture de la navigation, vers le 15 mars, on commence l'emplacement des signaux flottants et des phares qui n'ont pu être maintenus pendant l'hiver. La majeure partie des signaux flottants métalliques, avec ou sans lumière, est mise en place. Un petit nombre des signaux flottants, 4—6 pièces, est posé pendant les eaux basses, en vue d'interdire la navigation sur certains bras secondaires qui n'ont pas de profondeur suffisante. A la clôture de la navigation, vers le 15 décembre, on remplace les bouées simples et lumineuses par des flotteurs pourvus de voyants en forme de disque ou de triangle. Les phares, dans leur grande majorité, sont laissés sur la rive et leur approvisionnement en acétylène est assuré régulièrement tout l'hiver. La signalisation d'hiver marque les points difficiles et les obstacles nautiques, les phares ayant un caractère de point de repère. Pendant les hivers sans gel, la signalisation est vérifiée régulièrement.

Le plan de travail des services roumains prévoit au cours des 3—4 années suivantes une augmentation d'environ 100 phares et bouées, ce qui créera de meilleures conditions pour la navigation de nuit. En même temps, on augmentera le nombre des signaux d'avertissement qui se trouvent sur les rives, de manière à baliser le secteur entier jusqu'à la fin de l'année 1958.

La signalisation du Danube sur le secteur de la République Populaire Roumaine est portée à la connaissance des navigateurs par le bulletin hydrologique du Danube, édité par la Direction Générale de la Navigation Civile. Dans ce bulletin sont insérés tous les changements survenus dans la signalisation de la voie navigable.

Afin d'améliorer l'information des navigateurs, on vient d'introduire la publication de bulletins informatifs qui sont diffusés le jour même aux navigateurs par les services portuaires à Moldova-Veche, Turnu-Severin, Giurgiu et Brăila.

e) *Observations hydrologiques et études hydrographiques et hydrologiques en vue d'assurer et d'améliorer la navigation*

Ainsi qu'il ressort du bulletin hydrologique journalier, sur le secteur roumain du Danube il y a 21 postes qui poursuivent régulièrement des observations hydrologiques. Ces stations sont pourvues d'échelles de niveau en fonte, de thermomètres, baromètres, d'outillage pour mesurer l'épaisseur de la glace et de la neige et de pluviomètres.

Les observations hydrométriques dans les stations mentionnées ci-dessus sont faites conformément aux Recommandations de la Commission du Danube du 12 décembre 1953, et sont portées à la connaissance des navigateurs par le bulletin hydrologique du Danube.

Le bulletin contient aussi les données concernant les niveaux du Danube, ainsi que ceux de ses affluents Drava, Sava, Tisza et Morava, relevées aux postes hydrométriques dont les niveaux sont communiqués radiophoniquement ou télégraphiquement aux Etats riverains. La délégation roumaine considère que la forme et le contenu de l'actuel bulletin hydrologique du Danube satisfait les besoins des navigateurs.

Les études hydrologiques et hydrographiques sur le secteur roumain du Danube ont été effectuées régulièrement dans la région des points difficiles de la navigation au moyen de mesurages et sondages hydrographiques. Sur la base de ces mesurages, des travaux d'approfondissement du chenal ont été exécutés. Après 1950, cette activité s'est développée spécialement dans le secteur qui se trouve entre le confluent du bras Borcea et le port de Hirşova, dans la région du confluent du bras Bala, où l'on vient de faire un grand nombre de mesurages du débit liquide et solide, des analyses granulométrique et le relevé des pentes, en vue de l'élaboration des projets des travaux de régularisation de ce secteur.

De même, ont été exécutés d'importants travaux hydrographiques à partir du confluent du bras Borcea, en aval de Galaţi. Ces travaux ont été terminés en décembre 1954. A présent on travaille à l'élaboration des cartes pour ce secteur. Le levé hydrographique du Danube se poursuit sur le secteur en amont du confluent du bras Borcea. En dehors de ces travaux, les groupes d'études exécutent chaque année à peu près 80 km de levés hydrographique pour l'observation de l'évolution des points difficiles.

A partir de 1955 ces groupes ont commencé à être organisés pour l'étude hydrologique complète du fleuve et, parallèlement aux levés hydrologiques, ont été exécutées aussi d'autres études hydrologiques indiquées dans les Recommandations de la Commission du Danube.

Grands travaux projetés pour les 5—7 années suivantes

Le travail principal et de grand volume, dont l'exécution est prévue afin d'améliorer le chenal et qui sera continué pendant les 7 années suivantes, est celui de la régularisation du Danube sur le secteur qui se trouve entre l'embouchure du bras Borcea et Hirşova, en vue d'assurer sur ce secteur une profondeur navigable de 2,50 m en éliminant les bas fonds.

Le but de ces travaux est de changer la répartition défectueuse actuelle des débits liquides pendant les périodes des basses eaux, et de diriger les débits solides dans le bras Borcea par le bras Bala. De même, on a en vue de réunir les eaux du fleuve dans un seul lit en barrant les bras secondaires et en rétrécissant le lit par des digues là où les largeurs sont trop grandes. Les rayons de courbure minima de chenal projetés sont approximativement de 1500 m et la largeur minima du chenal de 250 m environ.

Sur la base du projet dressé par l'Institut des Projets auprès du Ministère des Transports Navals et Aériens, le laboratoire hydrotechnique du ministère exécute actuellement, sur des modèles, les essais des solutions proposées par le projet, en vue de l'établissement des plans définitifs pour l'exécution des travaux.

Dans le groupe des grands travaux il faut aussi mentionner l'achèvement du port de Cernavodă et celui de l'aménagement du nouveau bassin de Giurgiu.

*

Les informations ci-dessus montrent que les services spécialisés de la République Populaire Roumaine ont été guidés dans leur activité par les principes qui sont à la base de la Convention signée à Belgrade en 1948, con-

cernant la sécurité de la navigation sur le Danube, et ont amélioré leur méthode de travail en tenant compte des recommandations de la Commission du Danube.

En même temps, les services roumains élargissent et renforcent en permanence la collaboration avec les services de tous les Etats avec lesquels la République Populaire Roumaine a des secteurs de Danube communs, en vue de l'amélioration des conditions de la navigation sur les secteurs respectifs.

INFORMATION

DE LA DÉLÉGATION BULGARE

sur les travaux effectués pour assurer et améliorer la navigation et sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir

(km 375—845,5)

I.

Travaux effectués de 1945 à 1955 pour assurer et améliorer la navigation

Les mesures suivantes ont été prises au cours de la période de 1945 à 1955:

a) *Travaux de régularisation*

1. Au cours de la période écoulée, les digues longitudinales suivantes ont été construites: Aidemir, Popino—Garvan, Tutrakan—Brichlian, Svistov—Belen, Baikal, Ostrov, Kozlodui, Cibir, Orsoï, Vidbol, Vidin. La longueur totale des digues longitudinales est de 179,5 km. Le coût des travaux de construction de digues s'élève à 179 500 000 leva.

Outre la construction des digues susmentionnées, les digues Vardin et Gulan ont été renforcées.

Par la construction desdites digues, les bords plats du fleuve sont protégés contre les inondations et la concentration du courant est assurée et, par cela même, est améliorée la voie navigable sur ces secteurs. Ainsi par exemple, sur le secteur du fleuve dans la région de la localité Rehovo (km 458—455) les profondeurs sur le seuil ont augmenté de 1 m lors des bas niveaux, et sur le secteur situé dans la région de l'île Brzina (km 561—575) les profondeurs sur les seuils ont augmenté, en 1953, d'environ 0,5 m.

2. Pour protéger les berges contre l'affouillement, un mur longitudinal d'une longueur de 1 km a été construit au km 458. En 1950, l'épis de pierre (traverse) au km 497 a été reconstruit afin de protéger les rives et les murs du port Roussé contre l'affouillement.

3. Les berges ont été considérablement boisées pour leur renforcement.

Des travaux d'approfondissement de chenal d'un volume de 370 000 m³ ont été effectués. Le coût de ces travaux s'élève à 4 810 000 leva. Ces travaux d'approfondissement ont donné des résultats satisfaisants. Ainsi par exemple, l'approfondissement du canal qui se trouve devant le port de Svistov a été accompli avec succès par des travaux de dragage. Le port a été protégé contre l'atterrissement complet, un tel danger ayant réellement existé en 1953.

b) *Travaux de déblayage de la voie navigable des obstacles entravant la navigation*

Au cours de la période de 1945—1955, 18 bâtiments coulés, qui présentaient des entraves sérieuses pour la navigation, ont été renfloués. En outre, la voie navigable a été dégagée des ancrs coulés et des autres objets submergés.

c) *Travaux exécutés afin d'améliorer les conditions de navigation dans les ports, hivernages et abris pour les bâtiments*

Afin d'assurer la sécurité de la navigation, chaque année les bassins des ports bulgares sont approfondis et les objets coulés présentant un danger pour la navigation, particulièrement durant la période des basses eaux, en sont déblayés.

1. Pour maintenir les profondeurs navigables dans les bassins des ports bulgares, au cours de la période mentionnée des travaux d'approfondissement ont été exécutés dans un volume total de 1 900 000 m³. Le coût de ces travaux est de 25 000 000 de leva.

2. Au cours de la période écoulée les travaux suivants ont été effectués dans les ports bulgares:

Le revêtement de pierres des murs des ports a été effectué à Silistra, Rehovo, Roussé, Svistov, Nikopol et Somovid. Le coût de ces travaux s'élève à 1 800 000 leva.

Cinq nouveaux ports ont été construits. Ceux-ci sont: Popina, M. Preslavec, Rehovo, Zagrajden et Ostrov. Le coût de ces travaux est de 7 500 000 leva.

Les ports susmentionnés ont des murs d'une longueur de 30 à 50 mètres.

Tous les ports nouvellement construits ont des pontons munis de cabestans; des immeubles d'administration ont aussi été bâtis dans ces ports.

Tous les ports bulgares ont une communication téléphonique entre eux; les ports de Roussé, Lom et Svistov ont des postes de radio émetteurs au moyen desquels ils sont en liaison avec les bâtiments qui en possèdent également.

Les ports de Roussé, Lom, Svistov et Somovid sont munis d'appareils de manutention tandis que les autres ports n'ont que des pontons où les bâtiments amarrés sont chargés et déchargés à la main.

Dans les ports de Roussé et Lom il y a possibilité de réparer les bâtiments tant pendant la période de navigation que pendant celle de l'hivernage; dans le port de Roussé il y a un chantier fluvial et dans le port de Lom un chantier de réparation.

Pour améliorer les conditions de la navigation et augmenter l'exploitation, les mesures suivantes ont été adoptées dans les grands ports bulgares:

Port de Roussé

De 1946 à 1948, le mur en pierre du bassin intérieur du port a été construit, en outre a été agrandie la superficie du bassin intérieur dans lequel 4 bâtiments coulés entravant le mouvement des bateaux ont été renfloués.

Dans le même bassin, deux murs d'accostage ont été construits, l'un incliné, en pierre, et l'autre en palplanches, employés pour l'amarrage des bâti-

ments pendant l'hivernage et les réparations. Pour l'approvisionnement des bâtiments en charbon dans le bassin du port, celui-ci a été muni d'un transporteur mécanique.

La mécanisation a été considérablement intensifiée. Actuellement, le port est muni de 5 grues à portique électriques, d'une grue à vapeur de 10 tonnes, d'une grue automotrice, ainsi que d'autres appareils (tracteurs, transporteurs à courroie sans fin, chariots électriques, etc.).

Port de Lom

Le bassin du port a un mur à rainures près duquel 3 chalands peuvent être chargés et déchargés simultanément. Un mur en pierre d'une longueur de 300 m y est aussi construit.

Dans le port de Lom la mécanisation a été considérablement augmentée. Actuellement, le port dispose de 3 grues à portique électriques, de 2 grues à chenille et d'appareils auxiliaires comme par ex. des tracteurs, baladeuses, chariots électriques, monte et vide benne, transporteur, etc.

Parmi les ports bulgares, l'outillage des ports de Svistov et Somovid a aussi été mécanisé. Le premier possède deux grues à portique électriques et le second en possède une.

Tous les ports sont munis de courant électrique et d'eau.

Des pompes ont été établies sur les pontons pour le ravitaillement des bâtiments en eau et des commutateurs spéciaux pour l'alimentation en l'énergie électrique venant du port.

d) Balisage assurant une navigation normale

Jusqu'en 1954, la République Populaire de Bulgarie entretenait 17 feux côtiers (phares), 470 signes kilométriques, 5 balises éclairées et 8 balises simples, dont les emplacements étaient concertés au préalable avec les services respectifs de la République Populaire Roumaine. En 1953, d'après les schémas des signes recommandés par l'appareil de la Commission du Danube, l'on a fabriqué 40 fanaux pour balises éclairées, et, en 1954, 14 de ces mêmes fanaux, pour une somme totale de 225 000 leva. En outre, 80 têtes de phares ont été fabriquées pour le prix de 1 600 000 leva, et 450 ballons à gaz pour la somme de 225 000 leva. Dans le port de Roussé a été mis en service un poste pour l'alimentation en gaz d'éclairage, dont le coût s'élève à 300 000 leva.

Les services compétents de la République Populaire de Bulgarie ont commencé, au moyen du balisage mentionné, à aménager et entretenir le secteur du km 375 au km 610, c'est-à-dire la moitié du secteur bulgaro-roumain du Danube; le secteur du km 610 au km 845 est entretenu par la République Populaire Roumaine; la division des secteurs a été faite sur la base d'un accord conclu entre les services correspondants de la République Populaire de Bulgarie et de la République Populaire Roumaine.

L'entretien des signes de balisage sur le secteur bulgaro-roumain du Danube s'effectue le long de la rive bulgare par les organes de la République Populaire de Bulgarie et sur la rive roumaine par les organes de la République Populaire Roumaine.

Les nouveaux moyens de balisage ont été fabriqués sur la base des modèles recommandés par l'appareil de la Commission du Danube qui se sont entière-

ment justifiés dans la pratique. Au début de l'année 1954, le nombre des signes de balisage a été augmenté.

Des balises simples sont aussi employées dans le balisage comme moyens auxiliaires du balisage permanent.

D'après la situation au 1^{er} novembre 1955, le balisage du secteur bulgare comprend :

| | |
|---------------------------------|-----|
| phares côtiers | 24 |
| balises éclairées | 33 |
| balises simples | 25 |
| signes kilométriques | 470 |
| autres signes de balisage | 21 |

Le balisage susmentionné est nécessaire pour marquer le chenal lors des niveaux moyens.

Pendant la période des bas niveaux le balisage sera complété par environ 30 signes, ce qui répondra aux besoins de la navigation.

Un tableau du balisage fonctionnant actuellement est annexé à la présente information.

Chaque signe de balisage est vérifié deux fois par semaine suivant un graphique établi. Si, pendant l'intervalle entre les contrôles un changement survient dans le balisage, un bâtiment est envoyé immédiatement, en dehors de la période établie dans le graphique (pas plus tard de 12 heures après réception de la communication concernant le changement), pour rétablir le balisage.

Il a été projeté de monter prochainement des nouveaux signes d'alignement qui remplaceront ceux installés auparavant à Kozlodui (km 706—709) et sur l'île Lulia (km 502—504) et qui servent lors de l'établissement de la vitesse des bâtiments.

Pour informer à temps les bateliers sur le balisage et ses modifications, sur les profondeurs sur les seuils, sur la voie navigable et d'autres données intéressant les bateliers, un Avis pour les bateliers est publié immédiatement après chaque changement constaté. Une fois par semaine paraît le Bulletin du balisage dans lequel sont donnés: le balisage complet, les niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques bulgares et l'emplacement des seuils caractéristiques.

Afin d'informer les bateliers, des panneaux spéciaux, éclairés, sur lesquels sont indiqués les changements survenus, sont installés dans les ports de Silistra, Roussé, Svistov, Somovid, Orehovo, Lom et Vidin. Outre les panneaux mentionnés, il y a sur les quais des ports de Silistra, Roussé, Svistov, Nikopol, Somovid, Orehovo, Lom et Vidin, des panneaux spéciaux, visibles du chenal, sur lesquels sont indiqués les niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques. Chaque jour à 8 heures, les niveaux d'eau ainsi que les changements de niveau, survenus au cours des 24 heures, sont portés sur ces panneaux.

A partir du 20 mai a. c., radio Sofia III diffuse journallement à 15 heures, sur les ondes courtes (39,11 m), des informations destinées aux bateliers et autres services intéressés sur les niveaux du Danube d'après les stations hydrométriques principales. La transmission est faite en bulgare, en russe et en français.

Tenant compte qu'actuellement la navigation est pratiquée sur le Danube par le système de pilotage, le balisage sur le secteur bulgare du fleuve satisfait entièrement aux besoins de la navigation.

Il faut noter que les routiers, cartes de pilotage et autres ouvrages de référence publiés par la Commission du Danube, ont permis aux bateliers de mettre en pratique des systèmes de navigation plus avancés de la navigation moderne.

Le développement de la navigation moderne sur les grands fleuves exige la création de conditions permettant de passer au nouveau système de navigation, à celui du pilotage par timonier. Pour réaliser un tel système de navigation sur le Danube, il est nécessaire d'augmenter largement le nombre des signes de balisage. C'est pourquoi on prévoit pour les 5—7 ans à venir la construction et la mise en service de signes de balisage complémentaires.

Le système et la forme des signes déterminés par la Commission du Danube donnent la possibilité d'une manipulation simple lors de leur montage et en même temps facilitent l'orientation des bateliers.

e) *Observations hydrométéorologiques effectuées sur le secteur bulgare du Danube*

Sur la rive bulgare du Danube fonctionnent 15 stations hydrométéorologiques. Les stations à Novo Selo, Lom, Orehovo, Svistov, Roussé et Silistra poursuivent des observations des éléments suivants: pression atmosphérique, température de l'air, humidité, nébulosité, direction et vitesse du vent, précipitation et visibilité, niveau d'eau, température de l'eau, phénomènes de glace, etc.

Les groupes hydrographiques et hydrologiques ont effectué, de 1945 à 1955, les travaux suivants: élaboration des cartes de certaines régions du secteur bulgare du Danube, mesurage du débit d'eau, de la vitesse et de la direction du courant, et recherches sur le terrain constituant le lit du fleuve.

II

Grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir afin d'assurer et d'améliorer la navigation sur le Danube

a) *Travaux de régularisation*

On projette le renforcement et l'entretien des digues déjà construites.

On étudie la possibilité de barrer certains bras secondaires afin de concentrer le courant dans le lit principal, il s'agirait en premier lieu du bras Beliansk (km 560—574) où, actuellement, il y a dans le chenal un grand nombre de seuils qui entravent la navigation lors des bas niveaux.

On projette le renforcement des rives par des revêtements en pierre dans les régions du port de Popina (km 403), de la tête de l'île Lulia (km 502—500) et de la rive Slanotrn (km 801—806). La somme prévue pour ces travaux s'élève à 1 million de leva.

On projette de procéder à des travaux d'approfondissement du chenal et des bassins portuaires en draguant en moyenne 300 000 m³ de matériaux par an. Le coût de ces travaux pour les 7 ans à venir serait, à titre d'orientation, de 24 000 000 de leva.

b) *Travaux de nettoyage du lit*

On projette, pour les 5 ans à venir, le renflouement de 5 bâtiments coulés. En outre, on prévoit le dragage régulier du chenal pour découvrir et éliminer les obstacles qui s'y trouvent. Le coût des travaux de nettoyage du lit seraient, pour les 5 ans à venir, à titre d'orientation, de 3 millions de leva.

c) *Construction de nouveaux ports et agrandissement des ports existants*

La construction de nouveaux ports a été projetée aux endroits suivants:
— Silistra, avec un mur d'accostage de 200 m, muni d'un quai commode et de moyens mécaniques pour les opérations de transbordement.

— Tutrakan, un nouveau mur d'accostage d'une longueur de 80 m.

— Il est projeté d'agrandir le port Roussé en construisant dans le bassin intérieur un mur d'accostage de 500 m de long, muni d'appareils mécaniques appropriés et d'entrepôts. Dans le même port, un chantier fluvial de réparation sera construit et le dock sera muni d'un outillage moderne.

— Dans le port de Lom, le bassin intérieur sera aménagé et, du côté Est du bassin, sera construit un mur d'accostage muni de grues. On prévoit aussi la construction d'un nouveau hangar couverte pour l'emmagasinement des marchandises.

Le coût de ces travaux s'élèvera à 65 500 000 leva.

d) *Balisage*

Déoulant de la nécessité d'améliorer l'exploitation de la batellerie, d'assurer une navigation de jour et de nuit sans avaries, et afin de créer les conditions nécessaires à l'application du système de pilotage par timonier, il a été projeté, pour les 5—7 ans à venir, de développer le système de balisage sur le secteur bulgare du Danube.

Le service de l'entretien du balisage sera réorganisé et le secteur bulgare divisé en 4 sections.

Selon la nouvelle organisation de travail, le contrôle du balisage pourra être effectué plus efficacement.

Une des questions primordiales concernant le balisage éclairé est celle de l'application d'un éclairage plus économe et plus parfait. A ce sujet on étudie la possibilité d'introduire l'éclairage électrique.

Pour assurer le fonctionnement continu du balisage, il a été projeté de compléter, au cours des 5—7 ans à venir, le service de balisage par des nouveaux moyens techniques et des nouvelles constructions.

Au total il sera dépensé près de 20 000 000 de leva pour l'entretien du balisage et l'achat de nouveaux moyens.

e) *Observations hydrométéorologiques*

On prévoit l'élargissement et l'amélioration, du réseau hydrométéorologique sur le secteur bulgare du Danube.

Outre les observations effectuées antérieurement, des observations des dépôts dans le fleuve, de la turbidité de l'eau, des remous et de l'affouillement des rives, sont effectuées.

A partir de 1956, les prévisions hydrométéorologiques concernant toute la région du secteur bulgare du Danube seront diffusées journallement.

En conclusion, on peut dire que toutes les mesures prises et projetées pour les 5—7 ans à venir créent des conditions encore plus favorables au développement de la navigation.

L'unification du balisage, l'augmentation future des signes de balisage ainsi que les ouvrages tels que cartes, prévisions, etc., publiés à l'intention des bateliers par la Commission du Danube et par les organes compétents bulgares, donneront la possibilité de passer au système de pilotage par timonier.

L'aménagement et l'agrandissement projetés des ports donneront la possibilité d'améliorer l'exploitation de la batellerie.

TABLEAU

du balisage installé par le service bulgare sur le secteur du Danube compris entre les km 375—845,5
Le tableau a été établi d'après la situation au 1^{er} novembre 1955

| No d'ordre | Dénomination du signe | Km | Forme du signe | Signification du signe | Remarques |
|------------|-----------------------|---------|----------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Aidemir (L.) | 381,800 | Feu côtier | Signe de virage | N'est pas soumis à des changements |
| 2. | Aidemir | 381,850 | Balise rouge éclairée | Marque un bâtiment coulé | " |
| 3. | Tchaïka | 386,600 | " | " | " |
| 4. | Tchaïka | 386,800 | Balise noire simple | " | " |
| 5. | Popina (L.) | 400 | Feu côtier | Signe d'orientation | " |
| 6. | Popina (L.) | 402,900 | Balise verte éclairée | " | Soumis à des changements |
| 7. | Albina (L.) | 409,100 | Balise rouge éclairée | " | N'est pas soumis à des changements |
| 8. | M. Preslavac (L.) | 414,200 | Balise noire simple | Marque un bâtiment coulé | " |
| 9. | Dolino Rehovo (L.) | 417,500 | Feu côtier | Signe d'orientation | " |
| 10. | Spancov (L.) | 418,200 | Balise rouge éclairée | Signe d'orientation | Soumis à quelques changements |
| 11. | Dunavec (L.) | 421,300 | " | " | " |
| 12. | Kosui (L.) | 423,500 | Balise noire simple | Marque un bâtiment coulé | " |
| 13. | Kosui (L.) | 426,200 | Balise rouge éclairée | Marque la limite aval d'un groupe de bâtiments coulés | " |
| 14. | Oltenița | 428,400 | " | Marque la limite amont d'un groupe de bâtiments coulés | " |
| 15. | Tutrakan | 431,300 | 2 signes de défense de mouillage | Signe d'orientation. Câble submergé | " |
| 16. | Tutrakan | 432 | Feu côtier | Signe d'orientation | " |
| 17. | Kalimock | 438,600 | Balise rouge éclairée | Marque un bâtiment coulé | " |
| 18. | Granitchar (L.) | 446,600 | Feu côtier | Signe de virage | " |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|-----|-----------------------|---------|----------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| 19. | Granitchar (l.) | 447,700 | Balise noire simple | Signe d'orientation | Soumis à des changements |
| 20. | Brichlian | 451,300 | " | " | " |
| 21. | Brichlian | 452,800 | Balise rouge éclairée | " | " |
| 22. | Kalelo | 458 | Balise rouge simple | " | " |
| 23. | Michka (l.) | 458,700 | Balise verte éclairée | " | " |
| 24. | Lungu (l.) | 463,800 | Balise rouge éclairée | " | " |
| 25. | Rehovo (l.) | 466 | Balise rouge éclairée | Signe d'orientation | N'est pas soumis à des changements |
| 26. | Lungu (l.) | 470,600 | " | Marque un bâtiment coulé | N'est pas soumis à des changements |
| 27. | Mocan (l.) | 482,200 | " | Signe d'orientation | " |
| 28. | Srbicheto | 484,800 | Feu côtier | " | Soumis à de fréquents changements |
| 29. | Roussé | 492,300 | 2 signes de défense de mouillage | Câble submergé | Soumis à des changements |
| 30. | Roussé | 493,950 | 1 signe de défense de mouillage | Conduite d'eau | N'est pas soumis à des changements |
| 31. | Roussé | 494 | " | " | " |
| 32. | Roussé-hivernage | 495,950 | Feu côtier | Câble submergé | " |
| 33. | Roussé | 498,050 | Balise noire simple | Signe d'orientation | " |
| 34. | Pingovo (l.) | 508,540 | Feu côtier | Marque un bâtiment coulé | " |
| 35. | Kamadinu (l.) | 505 | Balise verte éclairée | Signe d'orientation | " |
| 36. | Sbilpichte | 518,800 | Feu côtier | " | " |
| 37. | Ablanovo (l.) | 519,500 | " | " | " |
| 38. | Batin (l.) | 521,100 | Balise rouge éclairée | " | " |
| 39. | Batin | 522,600 | Balise noire simple | " | Soumis à des changements |
| 40. | Pietrochani (l.) | 525 | Balise rouge simple | " | " |
| 41. | Latin | 525,600 | Balise verte éclairée | " | " |
| 42. | Pietrochani | 527,900 | Balise noire simple | Marque un bâtiment coulé | N'est pas soumis à des changements |
| 43. | Krivina (l.) | 535,400 | " | Pierres submergées | " |
| 44. | Iantra (l.) | 536,050 | Feu côtier | Signe d'orientation | " |
| 45. | Iantra-confluent (r.) | 538,200 | Balise verte éclairée | " | " |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|-----|------------------|---------|----------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|
| 46. | Monuments | 549,450 | Balise verte éclairée | | N'est pas soumis à des changements |
| 47. | Svistov | 552,700 | " | Marque la limite des pierres submergées | " |
| 48. | Svistov | 456,200 | " | Signe d'orientation | " |
| 49. | Belcne (i.) | 560 | Balise noire simple | Marque l'emplacement d'un bâtiment coulé | " |
| 50. | Kondur (i.) | 560,300 | Balise rouge éclairée | Signe d'orientation | Soumis à des changements |
| 51. | Belene (i.) | 563,200 | Balise verte éclairée | " | " |
| 52. | Belene (i.) | 563,700 | Balise rouge simple | " | " |
| 53. | Luta (i.) | 565 | Balise verte éclairée | " | " |
| 54. | Milka (i.) | 569,100 | Balise noire simple | " | Soumis à de fréquents changements |
| 55. | Milka (i.) | 570,050 | Balise rouge éclairée | " | " |
| 56. | Milka (i.) | 571 | Balise rouge simple | " | " |
| 57. | G. Brzina (i.) | 572,700 | Balise rouge éclairée | Marque un bâtiment coulé | " |
| 58. | G. Brzina (i.) | 574,200 | Balise verte éclairée | Signe d'orientation | N'est pas soumis à des changements |
| 59. | Babadjana | 578,700 | " | " | " |
| 60. | Babadjana | 581,050 | Feu côtier | " | " |
| 61. | Palec (i.) | 584 | Balise verte éclairée | " | Soumis à des changements |
| 62. | Chioara (i.) | 585,900 | Balise rouge simple | " | " |
| 63. | Chioara (i.) | 586,050 | Balise noire simple | " | " |
| 64. | Chioara (i.) | 587 | Balise verte éclairée | Marque un bâtiment coulé | N'est pas soumis à des changements |
| 65. | Chioara (i.) | 587,300 | Balise rouge simple | " | " |
| 66. | Sredniak (i.) | 590,300 | Balise rouge éclairée | Signe d'orientation | Soumis à des changements |
| 67. | Sredniak (i.) | 594 | " | " | " |
| 68. | Nikopol | 598,500 | 2 signes de défense de mouillage | Câble submergé | N'est pas soumis à des changements |
| 69. | Dolni Vadin (i.) | 648,050 | Feu côtier | Signe d'orientation | N'est pas soumis à des changements |
| 70. | Ledenika | 657,750 | Feu côtier | " | " |
| 71. | Ježik (i.) | 667,500 | " | " | " |
| 72. | Skita (f.) | 683,500 | " | " | " |
| 73. | Okopa | 708,500 | " | " | " |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|-----|----------------|-------------------|-------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 74. | Linevo (l.) | 733,500 | Feu côtier | Signe d'orientation | Soumis à des changements N'est pas soumis à des changements |
| 75. | Lom-hivernage | 742,200 | " | " | |
| 76. | Lom | 743,900 | Balise noire simple | Marque un bâtiment coulé | |
| 77. | Orsoia (l.) | 752,150 | Feu côtier | Signe d'orientation | |
| 78. | Simeonovo (l.) | 775,500 | " | " | |
| 79. | Vidin | de 787,8 à 788 | 3 signes de défense de mouillage | Câble submergé | |
| 80. | Gomolarci (l.) | 819,500 | Feu côtier | Signe d'orientation | |
| 81. | Novo Selo (l.) | 833,750 | " | " | |
| 82. | Kudelin (l.) | 843,800 | " | " | |
| 83. | Canal „Vardim“ | 541,300 | Balise simple noire- blanche | " | |
| 84. | " | 542,100 | Balise rouge simple | " | |
| 85. | " | 546,500 | Balise noire simple | " | |

Légende: (l.) = localité
(i.) = île
(r.) = rivière

INFORMATION DE LA DÉLÉGATION SOVIÉTIQUE

sur les travaux effectués pour assurer et améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés sur le secteur soviétique du Danube pour les 5—7 années à venir

Sur le secteur soviétique du Danube (de Tchatal d'Ismaïl au confluent de la rivière Prut) les travaux suivants ont été effectués en vue d'assurer et d'améliorer les conditions de la navigation: nettoyage et maintien en bon état du chenal navigable, rétablissement, reconstruction et élargissement de l'aménagement des ports, établissement d'un balisage moderne et de conditions normales pour le corps navigant.

Au cours de la période écoulée, c'est-à-dire de 1945 à 1954, sur le secteur soviétique du Danube de Tchatal d'Ismaïl (mille 43) au confluent du Prut (mille 72), les grands travaux en vue d'assurer la sécurité de la navigation, c'est-à-dire le nettoyage du chenal des obstacles entravant la navigation et son maintien en bon état, l'amélioration et l'unification du balisage, les observations hydrologiques et autres ont été effectuées jusqu'à l'année 1953 par l'Entreprise d'Etat Soviétique de Navigation sur le Danube. A partir de 1953, les travaux cités ci-dessus sont projetés et effectués par l'Administration Fluviale du Bas Danube composée de représentants de l'URSS et de la République Populaire Roumaine et résidant à Galatz.

Comme il est connu, le secteur du Danube de Tchatal d'Ismaïl à Reni est large et profond, pourvu d'un balisage suffisant qui assure jour et nuit la navigation normale des bâtiments fluviaux et maritimes.

Le secteur du Danube de Tchatal d'Ismaïl jusqu'à Ismaïl est aussi favorable et accessible à la navigation de jour et de nuit sans entrave, pour les bâtiments fluviaux et maritimes.

Aucun banc de sable formant obstacle à la navigation ne se trouve sur ce secteur. Le balisage éclairé, côtier et flottant, est automatique et fonctionne jour et nuit.

Une description détaillée de l'état du balisage et du chenal sur le secteur soviétique du Danube a été communiquée dans un rapport spécial de la délégation soviétique à la VI^e session de la Commission, le 26 décembre 1952, et publiée dans les routiers du Danube.

Toutes les décisions de la VI^e session de la Commission sont appliquées sur le secteur soviétique du Danube.

Sur le secteur soviétique du Danube aucune réclamation n'a été présentée, en ce qui concerne le chenal ou le balisage, ni de la part de l'Entreprise d'Etat Soviétique de Navigation, ni de la part des sociétés de navigation des autres Etats danubiens.

Dans le cas où des propositions ou désirs seront présentés concernant l'amélioration des conditions de la navigation sur le secteur de Reni à Ismaïl,

les organisations soviétiques compétentes examineront ces propositions et désirs afin de prendre les mesures nécessaires.

Au cours des années écoulées, de grands travaux ont été effectués dans le domaine du rétablissement et de la reconstruction de l'aménagement des ports: le front d'accostage a été considérablement élargi, la mécanisation des opérations de manutention a été intensifiée et ainsi les conditions nécessaires pour le chargement et le déchargement sans retard des bâtiments ont été créées. Ainsi par exemple, en 1954 : 1513 bâtiments appartenant aux sociétés de navigation des Etats danubiens ont été chargés, respectivement déchargés dans les ports d'Ismaïl et de Reni, desquels 1501 ont été chargés, resp. déchargés avant terme, 10 à terme et 2 avec quelque retard.

Dans le but de créer des conditions normales pour le corps navigant des bâtiments arrivant aux ports de Reni et d'Ismaïl, des stations sanitaires ont été créées où le personnel soviétique et étranger jouit d'un traitement médical gratuit; des magasins spéciaux sont à la disposition des équipages des bâtiments pour les pourvoir en provisions et en divers articles; dans le port de Reni un club maritime a été construit pour le repos et les loisirs du personnel des bâtiments; de nombreux autres travaux ont aussi été effectués.

Dans les 5—7 ans à venir, les organisations soviétiques désirent continuer en premier lieu la reconstruction et le développement des ports de Reni et d'Ismaïl, y compris les bassins des ports et leurs accès, ainsi que l'amélioration des conditions de séjour du corps navigant dans ces ports. L'intensité grandissante du trafic des marchandises entre les ports soviétiques du Danube et ceux des Etats danubiens, ainsi que le développement de la navigation maritime sur le Bas Danube posent la nécessité de pareils travaux.

Afin d'alléger le travail des opérations de chargement les travaux de manutention seront mécanisés à 95% en 1960.

De grands travaux sont encore projetés en vue de l'amélioration des conditions de la navigation dans les ports de Reni et d'Ismaïl.

Afin de réaliser les tâches proposées il est projeté d'exécuter les travaux suivants:

Dans le port de Reni, la construction de quatre nouveaux quais est projetée pour la manutention des marchandises sèches, et un appontement profond pour le chargement du pétrole.

Il est prévu de munir les quais de mécanismes puissants pour le transbordement et d'acquérir encore des grues flottantes de grande capacité pour les chargements et déchargements des objets de grand poids.

La rade du port sera élargie et pourvue d'un nouveau balisage flottant pour assurer la sécurité des bâtiments pendant leur stationnement dans le port. Les travaux pour améliorer davantage l'aménagement du port continueront; la centrale électrique du port est en voie d'agrandissement.

Dans le port d'Ismaïl la construction d'un appontement est prévue pour le chargement et le déchargement des grands bâtiments maritimes à cargaison sèche. Le rétablissement de deux quais et la reconstruction de quatre autres seront achevés. En outre, on projette de renforcer les rives en amont du quai „0” afin d'éviter les affouillements.

L'installation du port d'Ismaïl sera complétée dans une large mesure par des grues flottantes et à portique de grande puissance. A l'heure actuelle le montage d'une grue flottante touche à sa fin et de nouvelles grues à chenille ont été acquises.

Des travaux ont lieu pour assurer la sécurité de l'accès et de l'accostage des bâtiments aux quais ainsi que leur stationnement dans la rade.

La construction d'un grand centre de repos, pour la période entre les trajets, destiné au corps navigant des bateaux et aux membres de leurs familles, sera bientôt achevée.

On projette la construction d'un nouvel hôpital et d'une nouvelle ambulance pour le corps navigant.

Afin de pourvoir aux besoins des équipages dans les ports de Reni et d'Ismaïl les magasins spéciaux déjà existant seront encore développés pour fournir au personnel des bâtiments les provisions et les articles nécessaires.

La réalisation du programme prévu par des mesures techniques et d'organisation rehaussera la qualité du service de la flotte ce qui, dans son ensemble, contribuera à l'accroissement du trafic de la flotte, à l'augmentation du volume des transports de marchandises sur le Danube et à l'amélioration des conditions de séjour du corps navigant dans les ports du secteur soviétique du Danube.

INFORMATION

DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DU BAS DANUBE

sur les travaux effectués pour assurer et améliorer la navigation et sur les travaux projetés pour la période de 1956 à 1960 sur le secteur du Danube du port de Brăila à la mer Noire par le canal de Sulina

L'Administration Fluviale du Bas Danube, établie conformément à l'article 20 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade en août 1948, et sur la base de l'Accord conclu le 5 décembre 1953 entre les Gouvernements de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de la République Populaire Roumaine, a commencé son activité à partir du 1^{er} juillet 1954.

La tâche fondamentale de l'Administration est d'assurer et d'améliorer la navigation sur le secteur du Danube du port de Brăila à la mer Noire par le canal de Sulina, qui est la voie fluviale accessible aux bâtiments de mer de grand tonnage. Dans ce but, sur le secteur susmentionné des mesures sont prises pour maintenir en bon état les constructions hydrotechniques, pour organiser le balisage du chenal, le service de signalisation et de pilotage, l'établissement des règles de navigation et le contrôle de leur application.

La route fluviale mentionnée comprend le lit principal du Danube, du port de Brăila au point le plus avancé du delta du Danube — le cap Tchatal d'Ismail, ainsi que les bras Tulcea et Sulina.

Dans le bras de Sulina, des traverses se détachant à 10—30 mètres de la rive ont été construites en certains endroits, tandis que les rives ont été partiellement renforcées par des pierres. Pour la sortie en mer par la barre, il y a à l'embouchure du bras Sulina un canal limité par deux môles, Nord et Sud, d'une longueur approximative de 7000 m actuellement.

Au nord, à 4 milles du port de Sulina, se trouve l'embouchure du bras Starostamboul, un des principaux bras du delta Kilia, par où s'écoule dans la mer Noire le tiers de toutes les eaux du Danube, emportant une grande quantité de matériaux qui en se déplaçant du nord au sud contribuent en partie à la formation dans l'embouchure du canal de Sulina d'une barre qui entrave la navigation.

En rapport avec ceci, et pour maintenir les profondeurs nécessaires, des travaux ont été effectués par l'Administration et notamment: le dragage dans la partie du confluent du canal de Sulina, le rallongement des môles qui protègent le canal contre les dépôts d'alluvions.

En outre, l'Administration a effectué régulièrement des travaux de balisage de la voie navigable ainsi que des travaux de réparation des ouvrages d'accostage, des dragueuses et des unités flottantes auxiliaires.

En 1954 et 1955, les recettes de l'Administration étaient inférieures à

ses dépenses à la suite de quoi l'Administration a reçu, en 1954, une dotation de 2 724,9 m. r., soit 4 087 269 lei, qui ont été versés en parties égales par l'Union Soviétique et la République Populaire Roumaine, et pour les dix mois de l'année 1955 elle a reçu 2 740 m. r., soit 4 111 177 lei.

Malgré son budget déficitaire, l'Administration Fluviale du Bas Danube a examiné la proposition des Etats danubiens concernant la diminution du tarif des taxes de canal et, à partir du 1^{er} août 1955, les a diminués de 25%, considérant que cette mesure servira au renforcement de l'économie et au développement du transport des marchandises sur le Danube.

Pour maintenir les profondeurs nécessaires et améliorer les conditions générales de la navigation sur le Danube, du port de Brăila jusqu'à la mer Noire par le canal de Sulina, l'Administration Fluviale du Bas Danube a effectué les travaux suivants:

I. Travaux d'approfondissement du lit

Pour approfondir le lit, des travaux ont été effectués en premier lieu au confluent du canal de Sulina; le volume des travaux effectués peut être caractérisé par les données suivantes: au cours des six mois de l'année 1954: 634 640 m³ de terre ont été enlevés et les dépenses pour ces travaux s'élèvent à 879 112 roubles, soit 1 318 602 lei; au cours des dix mois de l'année 1955: 578 558 m³ de terre ont été dragués avec des dépenses s'élevant à 954 068 roubles soit 1 431 021 lei.

En 1954, à partir du mois d'août jusqu'à la fin de l'année, les travaux de dragage ont assuré une profondeur de transit de 23 pieds.

En 1955, les travaux de dragage ont été entravés dans une grande mesure par les grandes crues qui ont duré jusqu'en octobre ainsi que par les tempêtes assez fréquentes.

Malgré cela, l'Administration a pu assurer, au moyen de travaux de dragage, le maintien des profondeurs sur la barre de Sulina à la hauteur de 22 pieds. Cependant, en certaines périodes la profondeur sur ce secteur est tout de même tombée en dessous de 22 pieds.

Outre les travaux d'approfondissement susmentionnés, l'Administration a effectué en 1955 la réparation générale d'une dragueuse et de deux chalands servant à transporter de la terre ce qui donnera la possibilité de mener, dans le futur, les travaux de dragage avec plus d'intensité. Le coût de cette réparation s'élève à 1 240 589 roubles, soit 1 860 791 lei.

II. Construction de môles

Comme il a déjà été indiqué, par suite de la déposition des matériaux que les eaux du Danube charrient dans la mer à travers les bras Kilia et Sulina, un grand nombre de bas-fonds se forment dans la mer le long des rives du delta du Danube et les courbes des isobathes se déplacent vers l'est, à partir de la côte en direction de la mer, dans la mesure de 100 mètres en moyenne par an.

Dans le but de protéger le canal de Sulina contre ces dépôts d'alluvions, des môles de défense sont construits. Dès le début de son activité, l'Administration a entrepris la construction de môles en même temps que des travaux de dragage de grande envergure sur la barre de Sulina.

Au cours des 6 mois de l'année 1954, 75 m de môles ont été construits de chaque côté du canal; les dépenses pour ces travaux se sont élevées à 1 317 000 roubles, soit 1 976 000 lei. Au cours des dix mois de l'année 1955, 124 m de môles ont été construits, les dépenses se sont élevées à 920 674 roubles soit 1 380 941 lei.

Il faut noter qu'en 1955, les fréquentes tempêtes ont rendu difficile la construction des môles. L'Administration projette, pour la période à venir, des grands travaux de construction de môles de protection.

III. Balisage

Actuellement, le balisage du Danube du port de Brăila à la mer Noire par le canal de Sulina assure une navigation de jour sans entrave. Le balisage comprend :

- 23 feux côtiers (phares);
- 9 bouées éclairées;
- 20 bouées simples;
- 14 signes d'alignement;
- 52 jalons.

En 1955, tous les signaux éclairés ont été modifiés conformément au système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, recommandé par la Commission du Danube. Outre le balisage mentionné, l'Administration dispose :

1. d'une station de signalisation par temps de brouillard, établie au confluent du canal de Sulina;
2. de stations de signalisation à Sulina, Krisan, Gorgov, Tchatal de Saint-Georges, Tchatal d'Ismail, et de stations hydrométriques.

Ces stations de signalisation assurent le trafic et informent les bateliers sur les profondeurs et les niveaux d'eau relevés aux stations hydrométriques.

IV. Travaux effectués pour l'amélioration de la navigation

Dans le but de créer des conditions favorables à l'accostage des bâtiments dans le port de Sulina, l'Administration a effectué, en 1954, la réparation générale des murs d'accostage du quai sur une longueur de 170 m. Le coût de ces travaux s'est élevé à 40 942 roubles soit 61 409 lei. De même a été effectuée la réparation générale de l'estacade, les travaux ont été exécutés sur une superficie de 54 m² et ont coûté 18 517 roubles, soit 27 774 lei, et celle d'une plate-forme d'une superficie de 445 m² dont les frais se sont élevés à 1 433 roubles, soit 2 224 lei.

Pour maintenir en bon état les ouvrages hydrotechniques, l'Administration a effectué une réparation générale des môles de défense du canal de Sulina; ces travaux ont atteint un volume de 892 m³ et ont coûté 31 400 roubles, soit 47 097 lei.

Au cours des dix mois de l'année 1955 l'Administration a effectué la réparation générale de l'estacade, sur une superficie de 619 m² et pour un coût de 26 366 roubles, soit 39 548 lei, celle de la plate-forme sur une superficie de 1 535 m² et pour un coût de 19 918 roubles, soit 29 876 lei, et la réparation des

môles de défense sur une superficie de 2 093 m² et pour un coût de 115 158 roubles, soit 172 730 lei.

Outre les travaux mentionnés, effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, l'Administration a établi un corps de pilotes de 20 personnes, composé de navigateurs spécialisés, qui assurent le pilotage sans entrave des bâtiments. Le corps de pilotes est continuellement complété et des cours réguliers sont tenus pour leur perfectionnement professionnel.

Mesures adoptées par l'Administration

Fluviale du Bas Danube en vue de l'exécution des grands travaux à effectuer dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation sur le Bas Danube au cours des années à venir

L'Administration Fluviale du Bas Danube, tenant compte que chaque année le trafic sur le Danube se développe, et en particulier de la nécessité pour la navigation d'employer des bateaux de mer à grand tonnage ayant un tirant d'eau supérieur à 23 pieds, a prévu dans son plan de travail pour la période de 1956 à 1960 les travaux ci-dessous en vue d'assurer et d'améliorer les conditions de navigation sur le secteur du Danube du port de Brăila jusqu'à la mer Noire par le canal de Sulina:

I. Construction de môles de défense sur le canal de Sulina:

| <i>Année</i> | <i>Constructions de môles en m. courants</i> | |
|---------------|----------------------------------------------|-------------------|
| | <i>au-dessus de l'eau</i> | <i>sous l'eau</i> |
| 1956 | 200 | 250 |
| 1957 | 250 | 300 |
| 1958 | 250 | 300 |
| 1959 | 200 | 250 |
| 1960 | 150 | 200 |
| Total: | 1 050 | 1 300 |

La construction des môles de défense est projetée afin d'assurer dans le canal des profondeurs de transit de pas moins de 24 pieds.

II. Travaux de dragage

| <i>Année</i> | <i>Quantité de matériaux, en 1000 m³</i> |
|--------------|-----------------------------------------------------|
| 1956 | 850,0 |
| 1957 | 850,0 |
| 1958 | 850,0 |
| 1959 | 900,0 |
| 1960 | 900,0 |
| | 4 350,0 |

III. Réparation des traverses

| <u>Année</u> | <u>Nombre de traverses</u> |
|--------------|----------------------------|
| 1956 | — |
| 1957 | 30 |
| 1958 | 40 |
| 1959 | 50 |
| 1960 | <u>44</u> |
| | 164 |

IV. Réparation des estacades, plates-formes et murs de quais dans le port de Sulina

| <u>Année</u> | <u>Estacades</u> | <u>Plates-formes</u> | <u>Murs</u> |
|--------------|--------------------|----------------------|-------------|
| | en mètres courants | | |
| 1956 | 300 | 3 000 | 500 |
| 1957 | 200 | 3 000 | 500 |
| 1958 | — | 3 000 | 400 |
| 1959 | — | 3 000 | 300 |
| 1960 | <u>—</u> | <u>3 000</u> | <u>300</u> |
| | 500 | 15 000 | 2.000 |

V. Renforcement des rives du canal

| <u>Année</u> | <u>Nombre de m²</u> | <u>Coût en lei</u> | <u>Coût en roubles</u> |
|--------------|--------------------------------|--------------------|------------------------|
| 1956 | 34 000 | 3 000 000 | 2 000 000 |
| 1957 | 34 000 | 3 000 000 | 2 000 000 |
| 1958 | 34 000 | 3 000 000 | 2 000 000 |
| 1959 | 34 000 | 3 000 000 | 2 000 000 |
| 1960 | <u>34 000</u> | <u>3 000 000</u> | <u>2 000 000</u> |
| | 170 000 | 15 000 000 | 10 000 000 |

VI. Balisage

Au cours de la période de 1956 à 1958, l'Administration a l'intention de mettre au point tous les moyens nécessaires au balisage qui assureraient la navigation de jour et de nuit pendant la période de 1959 à 1960. Il faudra établir outre le balisage fonctionnant les signes suivants:

1. feux côtiers (phares, alignements) — 45
2. bouées éclairées — 87

A titre d'orientation, les dépenses s'élèveront à 2,8 millions de roubles.

L'Administration informe en même temps que lors de l'établissement du projet de balisage et de l'élaboration des dispositions concernant les règles de navigation sur le secteur du Danube en aval du port de Brăila jusqu'à la mer Noire par le canal de Sulina, elle tiendra compte des dispositions adoptées dans la pratique de la navigation maritime internationale.

Les travaux mentionnés que l'Administration se propose de réaliser afin d'assurer et d'améliorer les conditions de navigation au cours de la période de 1956 à 1960, sont donnés à titre d'orientation.

Un groupe spécial composé d'experts invités par l'Administration commencera prochainement son activité.

La tâche de ce groupe sera de présenter un plan concret de mesures qui assureraient la solution des tâches posées.

De ce fait, l'Administration Fluviale du Bas Danube s'adresse à tous les Etats membres de la Commission du Danube en leur demandant d'informer l'Administration sur le mouvement de marchandises qu'ils projettent par la voie du canal de Sulina au cours des 5 ans à venir. Ceci donnera la possibilité de résoudre la question de savoir si la réalisation des travaux dans le volume projeté est rationnelle et en même temps permettra d'établir la compensation financière des dépenses subies.

L'Administration demande à la Commission du Danube de recueillir, dans la mesure du possible, les données mentionnées auprès des pays membres de la Commission du Danube.

L'Administration considère que son activité sera, dans le futur aussi, dirigée à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Bas Danube ce qui, sans aucun doute, contribuera au développement général de la navigation sur le Danube.

II.
DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté le 7 décembre 1955, à la première séance).

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955.

2. Examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955.

3. Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

4. Informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube.

5. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956.

6. Approbation du budget de la Commission pour l'année 1956.

7. Divers.

8. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant l'examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission
du Danube pour 11 mois de l'année 1955
(Adoptée le 7 décembre 1955, à la première séance)

Après avoir écouté et discuté le rapport financier sur l'exécution du devis des dépenses de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre) ainsi que le rapport du groupe de travail, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Prendre acte du rapport du groupe de travail pour la vérification de l'exécution du devis des dépenses de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre).
2. Approuver le rapport financier sur l'exécution du devis des dépenses de la Commission du Danube pour 11 mois de l'année 1955 (du 1^{er} janvier au 1^{er} décembre).

DECISION

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955

(Adoptée le 9 décembre 1955, à la deuxième séance)

Après avoir entendu et discuté le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'exécution du plan de travail pour 1955, ainsi que le rapport du groupe de travail formé pour l'examen dudit rapport, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Approuver le rapport du groupe de travail concernant le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'exécution du plan de travail pour 1955.

2. Prendre acte du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'exécution du plan de travail pour 1955.

DECISION

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube

(Adoptée le 14 décembre 1955, à la quatrième séance)

Après avoir écouté et discuté l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, les considérations présentées à ce sujet par le Représentant de la République Populaire Roumaine ainsi que le rapport du chef de la section technique, M. Zdravković, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Prendre acte de l'information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

2. Approuver comme base des Recommandations de la Commission du Danube concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, les dispositions exposées dans le rapport du groupe de travail. Prévoir dans les Recommandations les questions suivantes:

- a) Durée de la période de calcul
- b) Durée du cycle de calcul
- c) Pourcentage de la durée moyenne
- d) Bas débit navigable et de régularisation
- e) Répartition en sections du parcours navigable du Danube
- f) Détermination de l'étiage navigable et de régularisation pour la période de 1956—1965
- g) Exactitude de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation
- h) Extension de l'étiage navigable et de régularisation au long du fleuve
- i) Révision de l'étiage navigable d'après la hauteur

3. Charger l'appareil de la Commission d'élaborer sur la base des dites dispositions un projet de Recommandations de la Commission du Danube concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

4. Inclure à l'ordre du jour de la quatorzième session de la Commission l'examen du projet des Recommandations de la Commission du Danube concernant la méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

DECISION

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Informations des Représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube

(Adoptée le 15 décembre 1955, à la cinquième séance)

Après avoir écouté les informations des Représentants de la République Tchèque-Slovaque, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, de la République Populaire Roumaine, de la République Populaire de Bulgarie, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de l'Administration Fluviale des Portes de Fer et de l'Administration Fluviale du Bas Danube sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube, la treizième session de la Commission du Danube

CONSTATE que tous les Etats membres de la Commission du Danube et les Administrations Fluviales spéciales ont effectué un travail important pour maintenir en bon état et améliorer le chenal du Danube sur leurs secteurs respectifs et que l'effort principal a été porté aux travaux de régularisation sur les secteurs limitatifs, et

DECIDE:

1. Prendre acte des informations des Représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales.
2. Charger l'appareil de la Commission de continuer l'étude du matériel contenu dans les informations ainsi que de celui qui sera présenté ultérieurement, dans le délai le plus bref, pour que l'appareil puisse entreprendre l'élaboration du plan des travaux de régularisation sur le Danube pour les 5—7 ans à venir dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation.
3. L'appareil de la Commission aura à entreprendre l'étude des conditions de navigation sur le Danube sur la base de l'étiage navigable et de régularisation et de l'exploitation des chalands de 1000—1200 tonnes; à établir sur la base du matériel complémentaire reçu, les gabarits du chenal (largeur, profondeur, rayons de courbure, dimensions des passes navigables des ponts, etc.)

DECISION

DE LA TREIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant la nomination du directeur adjoint pour le Secrétariat et du chef de
la section de planification et de statistique de la Commission du Danube
(Adoptée le 15 décembre 1955, à la cinquième séance)

La treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Libérer de ses fonctions *M. Gorbatchov Nikolai Alexandrovitch*, directeur adjoint pour le Secrétariat de la Commission du Danube, du fait de son transfert à un autre poste.
2. Nommer *M. Logounov Vasilii Dmitrievitch* au poste de directeur adjoint pour le Secrétariat de la Commission du Danube.
3. Nommer *M. Petrescu Alexandru* au poste de chef de la section de planification et de statistique.

PLAN DE TRAVAIL

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR L'ANNÉE 1956

(Adopté le 15 décembre 1955, à la cinquième séance)

1. Poursuivre le recueil des propositions et projets des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour l'élaboration du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir.

2. Préparer et éditer les Recommandations concernant l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

3. Poursuivre l'élaboration de la question liée à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

4. Sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, préparer le projet des recommandations concernant l'unification des règles de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube.

5. Préparer et publier l'annuaire hydrologique du Danube pour 1954 et préparer à l'édition l'annuaire pour 1955.

6. Editer l'indicateur kilométrique et la carte synoptique du Danube.

7. Editer le tableau synoptique de l'emplacement du balisage sur le secteur du Danube de Devin à Sulina.

8. Entreprendre la préparation de l'exemplaire original des cartes du Danube pour leur réédition ultérieure, compte tenu des changements nautiques survenus.

9. Ecouter les informations des Représentants des pays membres de la Commission du Danube sur l'état d'application des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur leurs secteurs du Danube.

10. Poursuivre l'élaboration des avis nautiques pour les bateliers, des prévisions hydrologiques et leur envoi aux Etats danubiens membres de la Commission.

11. Poursuivre le recueil du matériel des Etats danubiens membres de la Commission du Danube pour la préparation d'un recueil des lois concernant la navigation sur le Danube.

12. Entreprendre le recueil et la systématisation des Accords et Traités en vigueur conclus entre les Etats danubiens et les organisations correspondantes sur les questions de la navigation sur le Danube.

13. Entreprendre le recueil des données concernant les taxes de navigation, spéciales et particulières, ainsi que des divers tarifs perçus des bâtiments naviguant sur le Danube et dans les ports danubiens.

14. Entreprendre le recueil des données concernant les règles et les normes de manutention des bâtiments dans les ports danubiens.

15. Entreprendre le recueil des données relatives aux types des bâtiments naviguant sur le Danube en indiquant leurs données caractéristiques pour la préparation ultérieure d'un ouvrage de référence.

16. Recueillir les données concernant le mouvement projeté des marchandises des Etats danubiens par la voie du canal de Sulina de 1956 à 1960, et en informer l'Administration Fluviale du Bas Danube.

17. Procéder à l'échange réciproque des informations et du matériel avec les organisations internationales s'occupant des problèmes de transport fluvial.

18. Prendre part à la préparation et à l'organisation de la réunion des entreprises de navigation des Etats danubiens en 1956.

19. Adopter le plan de travail et le budget de la Commission du Danube pour 1957.

DECISION

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le budget de la Commission pour l'année 1956

(Adoptée le 15 décembre 1955, à la cinquième séance, sur la base des propositions du groupe de travail pour l'examen du point 6 de l'ordre du jour)

Ayant entendu et discuté le projet du budget de la Commission pour l'année 1956, présenté par le Secrétaire de la Commission du Danube, ainsi que le rapport du groupe de travail, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE:

1 — Prendre acte du rapport du groupe de travail pour l'examen du projet du budget de la Commission du Danube pour 1956.

2 — Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1956 dans la somme de 1226,0 m. r. pour son chapitre des recettes, et dans la somme de 1226,0 m. r. pour son chapitre des dépenses, conformément à l'annexe — (CD/SES 13/11).

3 — Pour couvrir les frais de l'entretien de la Commission et de son appareil en 1956, établir, conformément à l'art. 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée en 1948, les annuités de

| | |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| la République Populaire de Bulgarie dans la somme de.. | 185 m. r. |
| la République Populaire Hongroise dans la somme de.. | 185 m. r. |
| la République Populaire Roumaine dans la somme de.. | 185 m. r. |
| la République Tchécoslovaque dans la somme de..... | 185 m. r. |
| l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques dans la somme de..... | 185 m. r. |
| la République Populaire Fédérative de Yougoslavie dans la somme de..... | 185 m. r. |

4 — Porter le solde transitoire prévu de 107 m. r. des ressources non-utilisées du budget de l'année 1955 au budget de la Commission du Danube pour l'année 1956.

**ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION ET DATE DE CONVOCATION
DE LA QUATORZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE**

(Adopté le 15 décembre 1955, à la cinquième séance)

1. Convoquer la quatorzième session ordinaire de la Commission du Danube pour le 7 juin 1956 (jeudi) à Budapest.
2. Porter à l'ordre du jour à titre d'orientation de la quatorzième session de la Commission les questions suivantes:
 - a) information du Directeur de l'appareil sur l'état d'accomplissement du plan de travail de la Commission pour l'année 1956;
 - b) examen du rapport sur l'exécution du budget de l'année 1955 et du rapport sur l'exécution du budget de l'année 1956 d'après la situation au 1^{er} juin;
 - c) examen du projet des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube;
 - d) informations des représentants des Etats membres de la Commission sur l'état d'application des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur leurs secteurs du Danube;
 - e) ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la quinzième session de la Commission du Danube.

III.

PROJETS ET AMENDEMENTS

ORDRE DU JOUR PRELIMINAIRE

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1955.
2. Examen du rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 11 mois de l'année 1955.
3. Information du Directeur de l'appareil sur la préparation des propositions pour l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.
4. Informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube.
5. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1956.
6. Approbation du budget de la Commission pour l'année 1956.
7. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la quatorzième session de la Commission du Danube.

PROJET DU BUDGET DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR L'ANNÉE 1956

I

Chapitre des recettes du budget de la Commission (en mille roubles)

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 du Danube effectués annuellement à raison d'un montant égal pour chaque Etat, du solde transitoire prévu suivant le bilan de l'exercice et d'autres recettes.

Art. 2 — Le budget général de la Commission pour l'année 1956 est déterminé dans le montant de 1.226,0

Ces chiffres comprennent:

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| a) le solde transitoire prévu des ressources non-utilisées du budget de l'année 1955 | 107,0 |
| b) autres ressources prévues | 9,0 |
| c) les versements des Etats danubiens: | |
| République Populaire de Bulgarie | 185,0 |
| République Populaire Hongroise | 185,0 |
| République Populaire Roumaine | 185,0 |
| République Tchécoslovaque | 185,0 |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques | 185,0 |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie .. | 185,0 |
| Total des versements pour l'année 1956 | 1.110,0 |
| Total du chapitre des recettes du budget | 1.226,0 |

II

Chapitre des dépenses du budget de la Commission (en mille roubles)

DEPENSES

Art. 1. — *Appointements*

| | |
|--------------------------------------------------------------|--------------|
| a) Appointements de base | 597,0 |
| b) Augmentation pour connaissance de langues étrangères..... | 57,0 |
| c) Augmentation pour ancienneté de service | 52,0 |
| d) Allocation pour enfants | 25,0 |
| e) Appointements du personnel non-inscrit au tableau | 57,0 |
| | <u>788,0</u> |

Art. 2 — *Charges sociales*

| | | |
|-----------------------------------------------|-----|------|
| a) Assurances sociales sur les salaires | 7,0 | |
| b) Versements au fonds culturel | 3,0 | 10,0 |

Art. 3 — *Frais d'administration*

| | | |
|--------------------------------------------------|------|-------|
| a) Fournitures de bureau | 8,0 | |
| b) Frais d'imprimerie | 3,0 | |
| c) Frais de poste, télégramme et téléphone | 18,0 | |
| d) Location et entretien des immeubles | 55,0 | |
| e) Réparation des immeubles | 15,0 | |
| f) Achat d'inventaire de petite valeur | 3,0 | |
| g) Entretien et réparation des automobiles | 22,0 | |
| h) Assurance des biens | 8,0 | 132,0 |

Art. 4 — *Frais occasionnés par les déplacements et les missions des fonctionnaires*

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| a) Paiement du trajet, de l'allocation journalière et des frais de logement | 10,0 | |
| b) Frais de déplacement des fonctionnaires | 10,0 | |
| c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé | 20,0 | 40,0 |

Art. 5 — *Publication du matériel de la Commission*

94,0

Art. 6 — *Dépenses occasionnées par le déroulement et le service des sessions de la Commission*

50,0

Art. 7 — *Frais pour l'étude des langues étrangères*

4,0

Art. 8 — *Acquisition de livres et de publications périodiques*

7,0

Art. 9 — *Investissement de capital pour l'acquisition d'objets d'inventaire et de moyens de transport*

50,0

Art. 10 — *Réparation de l'inventaire et de l'outillage*

10,0

Art. 11 — *Dépenses occasionnées par le service médical*

6,0

Art. 12 — *Dépenses diverses*

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| a) Paiement de subsides pour traitement médical et paiement de places dans des stations balnéo-climatiques | 30,0 | |
| b) Frais de représentation, primes et imprévus | 5,0 | 35,0 |

Total du chapitre des dépenses du budget

1 226,0

Total des recettes

1 226,0

Total des dépenses

1 226,0

Le montant des dépenses pour l'année 1956 est égal au montant des recettes.

NOTE EXPLICATIVE

au projet du budget de la Commission pour l'année 1956

Art. 1. *Appointements*

p. «a» — La somme est planifiée conformément au tableau du personnel de l'appareil de la Commission du Danube et aux appointements approuvés par la dixième session.

p. «b» — On prévoit le paiement d'une augmentation sur les appointements de base conformément au Règlement.

p. «c» — On prévoit le paiement des augmentations pour ancienneté aux fonctionnaires.

p. «d» — La somme prévue correspond aux paiements qui ont eu lieu en 1955.

p. «e» — La somme est planifiée d'après l'état du personnel au 1er décembre, et conformément à la législation locale sur le travail.

Art. 2. *Charges sociales*

On prévoit, conformément à la législation locale, les frais d'assurances sur les salaires dans la mesure de 12% des salaires du personnel non-inscrit au tableau.

Art. 3. *Frais d'administration*

Les sommes planifiées d'après les points de cet article correspondent aux dépenses effectives de l'année 1955. Il y a à cet article la possibilité de réduire la somme des dépenses de 26,0 m. r. par rapport au budget de l'année précédente.

Art. 4. *Dépenses occasionnées par les missions et les déplacements des fonctionnaires*

p. «a» — On planifie une somme pour les missions en conformité avec le plan de travail de la Commission pour l'année 1956.

p. «b» — On prévoit les déplacements éventuels des fonctionnaires de l'appareil en conformité avec le Règlement.

p. «c» — On prévoit les frais de voyage des fonctionnaires de la Commission partant en congé et des membres de leurs familles, sur la base des paiements effectifs de l'année courante.

Art. 5. *Edition du matériel de la Commission*

On prévoit les frais pour l'édition des procès-verbaux des deux sessions, de l'annuaire hydrologique pour l'année 1954, de la carte du Danube, de l'indicateur kilométrique du Danube et d'autres publications conformément au plan de travail de l'année 1956.

Art. 6. Service et déroulement des sessions

On a planifié cette somme en se basant sur les dépenses effectives des déroulements des sessions précédentes.

Art. 7. Etude de langues étrangères

La somme a été planifiée sur la base des dépenses effectives de l'année courante.

Art. 8. Achat de livres et de publications périodiques

La somme de 7,0 m. r. est planifiée pour le complètement de la bibliothèque par des livres traitant des questions spéciales.

Art. 9. Investissement de capital pour l'achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport

On planifie l'achat de l'inventaire pour le complètement partiel de l'aménagement de l'immeuble de service et des logements des fonctionnaires.

Art. 10. Réparation de l'inventaire et de l'outillage

On prévoit la réparation de l'inventaire de la Commission.

Art. 11. Service médical

On prévoit, conformément à l'accord conclu, la somme effective versée à l'hôpital pour les services médicaux donnés aux fonctionnaires de l'appareil ainsi qu'aux membres de leurs familles.

Art. 12. Dépenses diverses

On planifie la somme de 35,0 m. r.

PROJET DE DECISION

DE LA TREIZIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les Informations des Représentants des pays membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales sur les travaux effectués dans le but d'assurer et améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube

Après avoir écouté les Informations des Représentants de la République Tchèque, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, de la République Populaire Roumaine, de la République Populaire de Bulgarie, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de l'Administration Fluviale des Portes de Fer et de l'Administration Fluviale du Bas Danube sur les travaux effectués dans le but d'assurer et d'améliorer la navigation, ainsi que sur les grands travaux projetés pour les 5—7 ans à venir sur leurs secteurs du Danube, la treizième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre acte des Informations des Représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations Fluviales spéciales.
2. La session constate que tous les Etats membres de la Commission du Danube et les Administrations Fluviales spéciales ont effectué un travail important pour maintenir en bon état et améliorer le chenal sur leurs secteurs respectifs du Danube et que l'effort principal a été porté aux travaux de régularisation sur les secteurs limitatifs.
3. Charger l'appareil de la Commission de continuer l'étude du matériel contenu dans les informations ainsi que de celui qui sera présenté ultérieurement, dans le délai le plus bref, pour que l'appareil puisse entreprendre l'élaboration du plan des travaux de régularisation sur le Danube pour les 5—7 ans à venir dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation.
4. L'appareil de la Commission aura à entreprendre l'étude des conditions de navigation sur le Danube sur la base de l'étiage navigable et de régularisation et de l'exploitation des chalands de 1000—1200 tonnes; sur la base du matériel complémentaire reçu, il aura à établir les gabarits du chenal (largeur, profondeur, rayons de courbure, dimensions des passes navigables des ponts, etc.)

PROJET DU PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1956

1 — Poursuivre le recueil des propositions et projets des pays danubiens membres de la Commission pour l'élaboration du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir.

2 — Sur la base du matériel reçu des pays danubiens membres de la Commission du Danube préparer le projet des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube.

3 — Préparer et éditer les Recommandations relatives à l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

4 — Préparer et éditer l'annuaire hydrologique du Danube pour l'année 1954 et préparer à l'impression celui de l'année 1955.

5 — Editer l'indicateur kilométrique et la carte du Danube.

6 — Editer le tableau synoptique de l'emplacement du balisage sur le secteur du Danube de Devin à Sulina.

7 — Ecouter les informations des représentants des pays membres de la Commission du Danube sur l'état d'application des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur leurs secteurs du Danube.

8 — Procéder au recueil et à la systématisation des traités et des accords en vigueur, conclus entre les pays danubiens et les organisations correspondantes et relatifs aux questions de la navigation sur le Danube.

9 — Procéder à la préparation de l'exemplaire original des cartes du Danube pour leur réédition future en tenant compte des changements nautiques survenus.

10 — Poursuivre l'élaboration de la question liée à l'établissement des gabarits du chenal navigable et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

11 — Poursuivre la préparation des avis nautiques pour les bateliers, des prévisions hydrologiques et leur envoi aux pays danubiens membres de la Commission.

12 — Assurer le déroulement de la réunion des entreprises de navigation des pays danubiens.

13 — Adopter le plan de travail et le budget de la Commission du Danube pour l'année 1957.

PROJET COMPLETE DU PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR L'ANNÉE 1956

1. Poursuivre le recueil des propositions et projets des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour l'élaboration du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir.
2. Préparer et éditer les Recommandations concernant l'élaboration d'une méthode uniforme de l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.
3. Poursuivre l'élaboration de la question liée à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
4. Sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, préparer le projet des recommandations concernant l'unification des règles de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube.
5. Préparer et publier l'annuaire hydrologique du Danube pour 1954 et préparer à l'impression l'annuaire pour 1955.
6. Editer l'indicateur kilométrique et la carte du Danube.
7. Editer le tableau synoptique de l'emplacement du balisage sur le secteur du Danube de Devin à Sulina.
8. Entreprendre la préparation de l'exemplaire original des cartes du Danube pour leur réédition future, compte tenu des changements nautiques survenus.
9. Ecouter les informations des Représentants des pays membres de la Commission du Danube sur l'état d'application des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique et des observations hydrométéorologiques sur leurs secteurs du Danube.
10. Poursuivre l'élaboration des avis nautiques pour les bateliers, des prévisions hydrologiques et leur envoi aux Etats danubiens membres de la Commission.
11. Poursuivre le recueil du matériel des Etats danubiens membres de la Commission du Danube pour la préparation d'un recueil des lois relatives à la navigation sur le Danube.
12. Entreprendre le recueil et la systématisation des Accords et Traités en vigueur, conclus entre les Etats danubiens et les organisations correspondantes, sur les questions de la navigation sur le Danube.
13. Entreprendre le recueil des données concernant les taxes de navigation, spéciales et particulières, ainsi que des divers tarifs perçus des bâtiments naviguant sur le Danube et dans les ports danubiens.

14. Entreprendre le recueil des données concernant les normes de chargement et de déchargement des bâtiments dans les ports danubiens.

15. Entreprendre le recueil des données relatives aux types des bâtiments naviguant sur le Danube, avec indication de leurs données caractéristiques, pour la préparation d'un ouvrage de référence.

16. Recueillir des données concernant les transports de marchandises projetés par les Etats danubiens par la voie du canal de Sulina de 1956 à 1960, et en informer l'Administration Fluviale du Bas Danube.

17. Procéder à l'échange réciproque d'informations et de matériel avec les organisations internationales s'occupant des problèmes de transport fluvial.

18. Prendre part à la préparation et à l'organisation de la réunion des entreprises de navigation des Etats danubiens en 1956.

19. Adopter le plan de travail et le budget de la Commission du Danube pour 1957.