

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ

16

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

TOME

16

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 16

SEIZIEME SESSION

tenue à Budapest

du 16 au 24 janvier 1958

(Procès-verbaux Nos 94—96)

S O M M A I R E

	Pages
LISTE DES DELEGATIONS	185
PROCES-VERBAL N° 94	
Ouverture de la session — Ordre du jour — Discussion — Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957 — Examen du projet des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube — (Rapport du groupe de travail, discussion, décision)	189
(Séance du 16 janvier 1958)	
PROCES-VERBAL N° 95	
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957 — (discussion, décision) — Rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957 — (rapport du groupe de travail, discussion, décision) — Informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal des secteurs du Danube pendant la période 1955—1957 (Délégations de la République Tchécoslovaque, de la RPH, de la RPFY, de la RPR, de la RPB, de l'URSS, de l'AFPF, de l'AFBD) — Décision concernant les informations	197
(Séance du 20 janvier 1958)	
PROCES-VERBAL N° 96	
Examen de l'avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube — (rapport du groupe de travail, discussion, décision) — Concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — (rapport du groupe de travail, discussion, décision) — Projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 — (discussion, adoption du plan de travail) — Approbation du budget de la Commission du Danube pour 1958 — (rapport du groupe de travail, discussion, décision) — Modification des Règles de procédure de la Commission du Danube — (discussion, décision) — Ordre du jour à titre d'orientation de la XVII ^e session de la Commission du Danube — Clôture de la session	207
(Séance du 24 janvier 1958)	

	Pages
ANNEXES	215
I. RAPPORTS	217
Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957 — CD/SES 16/1	219
Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission au 1 ^{er} janvier 1958 (2 annexes) — CD/SES 16/6	233
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube — CD/SES 16/7	241
Rapport du groupe de travail pour les questions financières — CD/SES 16/10	243
Information au sujet de l'entretien du chenal sur le secteur bulgare du Danube en 1955—1957 CD/SES 16/11	245
Information de la délégation soviétique — CD/SES 16/12	248
Information de la délégation tchécoslovaque — CD/SES 16/13	252
Information de la délégation yougoslave — CD/SES 16/14	255
Information de la délégation roumaine — CD/SES 16/15	257
Information de la délégation hongroise — CD/SES 16/16	262
Information de l'Administration fluviale des Portes de Fer — CD/SES 16/17	272
Information de l'Administration fluviale du Bas Danube — CD/SES 16/18	275
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957 — CD/SES 16/19	278
Rapport du groupe de travail pour l'examen de l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube — CD/SES 16/24	282
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 16/26 ..	285
Rapport du groupe de travail pour l'examen du projet du budget de la Commission du Danube pour 1958 — CD/SES 16/28	288
Budget de la Commission du Danube pour l'année 1958 — CD/SES 16/29	290
II. DECISIONS	293
Ordre du jour de la XVI ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 16/8	295
Décision concernant l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube — CD/SES 16/9	296

Décision concernant le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957 — CD/SES 16/21	297
Décision concernant l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957 — CD/SES 16/22	298
Décision concernant les informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal du Danube — CD/SES 16/23	299
Plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 — CD/SES 16/27	300
Décision concernant l'examen de la question relative à la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 16/30	303
Décision concernant l'examen de l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube — CD/SES 16/31	304
Décision concernant le budget de la Commission du Danube pour 1958 — CD/SES 16/32	305
Ordre du jour à titre d'orientation de la XVII ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 16/33	306
Décision concernant la modification des Règles de procédure de la Commission du Danube — CD/SES 16/34	307
Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube — CD/SES 16/35	309
III. PROJETS ET AMENDEMENTS	321
Ordre du jour préliminaire de la XVI ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 16/2	323
Avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube — CD/SES 16/3	324
Projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube — CD/SES 16/4	333
Observations au projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube — CD/SES 16/5	344
Projet d'ordre du jour à titre d'orientation de la XVII ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 16/20	352
Projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 — CD/SES 16/25	353

LISTE DES DELEGATIONS

Délégation bulgare

- Kristiu Gueorguiev Stoitchev — Représentant de la RPB à la Commission du Danube
 Staïko Stankov Staïkov — Suppléant du Représentant de la RPB à la Commission du Danube
 Borislav Ivanov Konstantinov — Expert
 Nikolaï Roussev Kojouharov — Expert
 Rostislav Rostislavov Blaskov — Expert

Délégation hongroise

- Endre Sik — Représentant de la RPH à la Commission du Danube
 József Béláy — Suppléant du Représentant de la RPH à la Commission du Danube
 Gyula Némethi — Membre de la délégation
 Károly Ziegler — Membre de la délégation
 Kálmán Tóry — Membre de la délégation
 Péter Halász — Membre de la délégation
 István Szollár — Membre de la délégation
 Ferenc Juba — Membre de la délégation
 Elemér Nagy — Membre de la délégation
 István Mikes — Expert
 Sándor E. Nagy — Expert
 Ödön Vid — Expert
 Olivér Némhai — Expert
 Vilmos Kocsis — Secrétaire

Délégation roumaine

- Ion Popescu — Représentant de la RPR à la Commission du Danube
 Mihai Semenescu — Suppléant du Représentant de la RPR à la Commission du Danube
 Virgil Crăciun — Expert
 Leopold Filimon — Expert
 Iuliana Löwe — Expert

Délégation soviétique

- M. F. Younakov — Représentant de l'URSS à la Commission du Danube
 L. I. Kapikraïan — Suppléant du Représentant de l'URSS à la Commission du Danube
 A. D. Keiline — Expert
 S. I. Laboutov — Expert
 I. N. Golochtchapov — Expert
 A. D. Griaznov — Expert
 M. N. Joukova — Secrétaire

Délégation tchécoslovaque

Karel Štekl	— Représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube
Adolf Kania	— Suppléant du Représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube
Milan Klíma	— Membre de la délégation
Josef Fišer	— Membre de la délégation
Stefan Jiřík	— Membre de la délégation
Koloman Miškovský	— Membre de la délégation
František Pancíř	— Membre de la délégation
Pavel Lavrenčík	— Membre de la délégation
Oldřich Brňák	— Membre de la délégation

Délégation yougoslave

Emil Malešev	— Représentant de la RPFY à la Commission du Danube
Jovan Paunović	— Suppléant du Représentant de la RPFY à la Commission du Danube
Siniša Petrović	— Membre de la délégation
Toma Zeljug	— Membre de la délégation
Vinko Stalio	— Membre de la délégation
Ljubica Vitaljić	— Membre de la délégation

République d'Autriche

Raimund Pertusini	— Expert
Richard Gaier	— Expert
Ferdinand Beran	— Expert

République Fédérale d'Allemagne

U. von Koeppen	— Expert
Franz Dobmayer	— Expert

Commission Economique pour l'Europe

K. W. Cuperus	— Observateur
---------------	---------------

Commission pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube de la COMECON

G. A. Rouso	— Observateur
-------------	---------------

Administration fluviale des Portes de Fer

Blagoje Popovski	— Observateur
Rudolf Stoian	— Observateur

PROCES-VERBAL

N° 94

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 16 janvier 1958,

à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants

République Populaire de Bulgarie

— M. Stoïtchev

République Populaire Hongroise

— M. Sik

République Populaire Roumaine

— M. Popescu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Younakov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Malešev

La séance est ouverte à 10 heures 15 minutes.

Le Président de la Commission du Danube, M. Štekl, salue les représentants, les membres des délégations et tous les présents à l'occasion de l'ouverture de la XVI^e session et exprime sa certitude qu'au cours de cette année l'activité de la Commission du Danube continuera à se dérouler dans l'esprit d'entente mutuelle et de collaboration amicale, et que les aspirations communes des Etats danubiens constitueront à l'avenir aussi une contribution précieuse à la cause de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Au mois d'août de cette année, dit M. Štekl, il y aura dix ans qu'a été signée à Belgrade la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, dont le but est de garantir sur cette voie d'eau la liberté de la navigation, conformément aux intérêts et aux droits souverains des Etats danubiens. Depuis la signature de cette Convention, beaucoup a déjà été fait pour atteindre ce but qui est la tâche fondamentale de la Commission du Danube.

Se référant à la période écoulée de l'histoire de la Commission du Danube, M. Štekl rappelle avec profonde tristesse la perte d'un des Présidents de la Commission du Danube, M. Grigore Preoteasa, Secrétaire du Comité Central du Parti Ouvrier Roumain, dont le nom est lié aux premiers succès et aux premières difficultés survenues dans l'activité de la Commission du Danube et invite les présents de se lever en signe d'hommage à la mémoire de Grigore Preoteasa.

Depuis la dernière session de la Commission du Danube, nombre d'événements importants ont été notés dans les relations internationales sur le plan politique, économique et scientifique.

Un des traits fondamentaux de la vie internationale est le souci constamment croissant des peuples de sauvegarder et consolider la paix dans le monde entier.

L'aspiration d'assurer la coexistence pacifique des peuples est ce qui a stimulé l'Union Soviétique à l'initiative exposée dans ses lettres adressées aux Gouvernements de tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies et c'est ce qui se reflète aussi dans les déclarations des hommes d'Etat de nombreux pays. Ceci renforce l'espoir grandissant des peuples épris de paix du monde entier.

Un des organes importants de la collaboration internationale en Europe est la Commission du Danube. L'histoire a démontré que les voies navigables traversant les territoires de plusieurs pays ont toujours joué un rôle important dans les relations entre les pays riverains, dont les intérêts communs dans l'exploitation des voies d'eau ont contribué au rapprochement des points de vue lors de la solution des questions économiques et politiques fondamen-

tales. L'activité déployée par la Commission du Danube dans ce domaine a jusqu'à présent atteint de grands succès.

M. Štekl exprime sa conviction que les efforts communs des pays danubiens apporteront leurs fruits à l'avenir aussi.

Parlant de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube au cours de l'année écoulée, M. Štekl constate avec satisfaction que, nonobstant les difficultés, les buts fixés par le plan de travail pour 1957 ont pu être réalisés. Parmi les documents publiés par le Secrétariat de la Commission du Danube il faut signaler l'Indicateur kilométrique et la Carte générale du bassin du Danube, qui sont des ouvrages de grande valeur pour les besoins pratiques de la navigation et en particulier pour les bateliers danubiens.

Dans le domaine de la collaboration de la Commission du Danube avec les organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation intérieure on peut noter des résultats satisfaisants malgré que certains milieux n'apprécient pas à sa juste valeur la signification de la Commission du Danube.

La session actuelle de la Commission du Danube, poursuit M. Štekl, a été convoquée conformément à l'art. 1 des Règles de procédure et à la décision de la XV^e session, adoptée le 14 juin 1957.

M. Štekl, constatant la présence à la XVI^e session des représentants des Etats membres de la Commission munis des pleins pouvoirs correspondants, note la participation aux travaux de la session des experts de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne et des observateurs de la part de la Commission Economique pour l'Europe, de la Commission pour l'Echange d'énergie électrique et l'exploitation des ressources hydrauliques du Danube auprès de la COMECON et de l'Administration fluviale des Portes de Fer.

Terminant son allocution, le Président souhaite à tous les présents du succès dans leur travail et déclare ouverte la XVI^e session de la Commission du Danube.

L'ordre du jour préliminaire comporte les questions suivantes :

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957.
2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957.
3. Examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.
4. Informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal.
5. Avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube.
6. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1958.
7. Approbation du budget de la Commission du Danube pour l'année 1958.
8. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVII^e session de la Commission du Danube.

Les délégués approuvent unanimement le règlement de travail proposé par le Président, selon lequel les séances plénières seront tenues de 10 h. à 14 h., avec un court intervalle à 12 h., et, en cas de nécessité, de 16 à 19 h. En outre, il est proposé de ne pas donner lecture des documents diffusés

aux délégations en temps opportun, ceci conformément à la pratique déjà établie.

La session passe à l'examen de l'ordre du jour préliminaire de la XVI^e session de la Commission du Danube — (CD/SES 16/2).

Le Président prie les représentants d'émettre leur opinion à son sujet.

M. Kania (Tchécoslovaquie). Comme on le sait, dit-il, la première session du Sous-Comité des transports par voies navigables de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU a adopté une résolution concernant l'unification des systèmes de signalisation pour les voies navigables internationales. Nombre d'Etats membres de la Commission du Danube ont voté pour cette résolution et il s'ensuit qu'il serait utile que la session actuelle examine la question du développement ultérieur du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, compte tenu du système de signalisation unifié qui sera adopté pour les voies navigables internationales.

En conséquence, *M. Kania* propose de compléter l'ordre du jour préliminaire par un nouveau point rédigé comme suit : "Modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube", qui serait inclus à l'ordre du jour comme point 6, avec modification correspondante de l'ordre des points suivants.

M. Sik (Hongrie) soutient la proposition de la délégation tchécoslovaque d'insérer un nouveau point à l'ordre du jour et suggère à son tour d'y ajouter encore un nouveau point, notamment : "Modification des Règles de procédure de la Commission du Danube".

Conformément à l'art. 1 des Règles de procédure, dit *M. Sik*, la Commission du Danube se réunit chaque année deux fois en sessions ordinaires.

Au cours des premières années de son existence, années d'organisation, la Commission avait besoin de se réunir deux fois par an. En cette période il y avait nombre de problèmes et questions de principe qui devaient être résolues en sessions ordinaires. Au fur et à mesure que la Commission du Danube se renforçait et que son activité se développait le centre de gravité de son travail passait, graduellement, des questions d'organisation aux questions d'ordre technique, questions du travail quotidien.

Comme il a déjà été noté avec satisfaction, au cours des dernières sessions une grande partie du travail s'est déroulée au sein des groupes de travail où les experts ont pu examiner en détail les questions importantes concernant l'amélioration de la navigation sur le Danube.

Sur la base de ce qui précède, la délégation hongroise considère qu'à l'étape actuelle du développement de la Commission du Danube il n'est plus nécessaire de convoquer les sessions deux fois par an, il suffirait qu'à l'avenir elles soient tenues une fois par an quant aux questions qui se présenteront elles seront examinées aux réunions des groupes d'experts des Etats danubiens qui seront convoquées selon les besoins.

M. Malešev (Yougoslavie) soutient les propositions des délégations tchécoslovaque et hongroise de compléter l'ordre du jour par deux nouveaux points.

L'ordre du jour préliminaire est mis au vote avec les compléments qui y ont été apportés.

L'ordre du jour de la XVI^e session de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité — (CD/SES 16/8).

Avant de passer à l'examen du point 1 de l'ordre du jour, *le Président* propose de former, conformément à l'art. 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube, outre les groupes de travail chargés de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire et des questions financières, encore trois groupes de travail, notamment :

pour le Rapport du Directeur de l'appareil (point 1) ;

pour l'examen de l'Avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube (point 5) ;

pour l'examen de la question concernant la modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (point 6).

M. Younakov (Union Soviétique) propose de demander *M. Stoïtchev*, représentant de la République Populaire de Bulgarie, de convoquer le groupe de travail pour le point 1 de l'ordre du jour.

Le Président recommande de charger *M. Semenescu*, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine, de réunir le groupe de travail pour le point 5 de l'ordre du jour.

M. Kania (Tchécoslovaquie) propose *M. Paunović*, suppléant du représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie pour la convocation du groupe de travail pour le point 6.

Les représentants approuvent les propositions.

La session passe à l'examen du point 1 de l'ordre du jour — Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957.

Vu que le Rapport du Directeur de l'appareil a été remis au groupe de travail où sera aussi présentée l'information du directeur adjoint, *M. Makeiev*, sur sa participation, en qualité d'observateur, aux séances de la Commission pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube auprès de la COMECON, *le Président* suggère de remettre l'examen du Rapport du Directeur jusqu'à ce que le groupe de travail ait présenté son rapport.

La proposition est adoptée.

Le Président communique ensuite que, conformément aux Règles de procédure de la CD, le groupe de travail pour les questions financières se réunit avant chaque session pour contrôler toutes les opérations financières de l'exercice écoulé et présenter son rapport. Comme ce groupe de travail n'a pas encore terminé sa tâche, la discussion du Rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957 est remise jusqu'à présentation du rapport du groupe de travail.

La session passe à l'examen du point 3 de l'ordre du jour — Examen du projet des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.

Conformément à la décision de la XV^e session, le groupe de travail chargé de ladite question a tenu ses réunions les 13, 14 et 15 janvier a. c.

Le président du groupe de travail, *M. Kapikraïan*, présente le rapport à la session — (CD/SES 16/7).

Le Président invite les représentants d'émettre leur opinion au sujet du projet de Recommandations (CD/SES 16/4) et du rapport du groupe de travail.

La parole est à *M. Popescu* (Roumanie).

Les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, dit *M. Popescu*, complètent la série de documents importants élaborés par la Commission en vue de l'amélioration des conditions du transport sur le Danube.

L'unification des règles a une grande importance au point de vue du transport des produits animaux et végétaux sur le Danube. Bien qu'actuellement le trafic de ces marchandises ne représente dans la navigation fluviale qu'un volume moindre, il y a toutefois des perspectives pour son accroissement, vu les nouvelles relations commerciales qui se développent à présent entre les pays danubiens d'une part et les pays d'outre mer d'autre part.

L'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire contribuera à l'accroissement de la rapidité du trafic et par conséquent réduira son coût, par ailleurs elle aidera à prévenir l'introduction des maladies épizootiques et des parasites des plantes sur le territoire des pays danubiens.

Les Recommandations de la Commission du Danube, continue *M. Popescu*, peuvent constituer le premier pas dans la coordination des conventions vétérinaires et phytosanitaires bilatérales, conclues entre les Etats danubiens et en vigueur actuellement.

M. Popescu apprécie hautement le travail de l'appareil de la Commission qui a recueilli et élaboré une riche documentation technique et signale les propositions et observations précieuses reçues par écrit de la part des Etats danubiens et sur la base desquelles l'appareil a eu la possibilité de soumettre à l'examen de la présente session le nouveau projet de Recommandations. Ce projet, complété par les propositions des délégués dont la participation active au groupe de travail doit être relevée, constitue le document soumis à l'approbation de la XVI^e session.

La délégation roumaine estime nécessaire de souligner le caractère de principe et la valeur du projet de recommandations élaboré, ainsi que le niveau technique élevé auquel ce document a été traité. Le projet de Recommandations coordonne les intérêts de la navigation avec les exigences des législations vétérinaires et phytosanitaires des Etats danubiens, ce qui sans aucun doute facilitera son application dans la pratique.

Terminant son intervention, *M. Popescu* dit que la délégation roumaine a déjà exprimé son opinion au sujet du projet de Recommandations aux réunions du groupe de travail où, en collaboration avec les autres délégations, elle a participé à l'établissement définitif du document mentionné. En conséquence, la délégation roumaine votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et du projet de décision.

M. Younakov (Union Soviétique) dit que comme on le sait, la question de l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, qui est d'une grande importance pour la navigation, a été soulevée à la VIII^e session de la Commission du Danube sur l'initiative de la délégation de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie. A l'heure actuelle nous pouvons constater avec satisfaction que le travail considérable effectué aux XV^e et XVI^e sessions s'est achevé avec succès.

M. Younakov note le bon travail qu'a accompli l'appareil dans l'élaboration du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire et la participation active des Etats danubiens, qui ont envoyé leurs compléments et observations au projet, ainsi que la collaboration fructueuse des représentants et des experts au sein des réunions du groupe de travail, dont il est résulté que le projet de Recommandations actuel a été établi à un niveau élevé.

L'application desdites Recommandations, dit en conclusion M. Younakov, sera sans aucun doute d'une importance pratique positive pour la navigation danubienne.

Faisant suite à ce qui vient d'être dit, la délégation soviétique approuve le rapport du groupe de travail et votera pour l'adoption du projet de décision présenté.

M. Kania (Tchécoslovaquie) approuve le projet de Recommandations préparé par l'appareil de la Commission et signale qu'au cours des réunions du groupe de travail la délégation tchécoslovaque a présenté nombre d'observations au projet, tant par écrit qu'oralement. Les résultats de la discussion donnent entière satisfaction à la délégation tchécoslovaque qui approuve le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

M. Kania remercie M. Golochtchapov qui a activement participé à l'élaboration du projet de Recommandations et, en présidant aux réunions du groupe de travail pendant l'absence de M. Kapikraïan, a contribué à obtenir ces résultats positifs.

Personne ne souhaitant prendre la parole le projet de décision est mis au vote.

La décision concernant l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube est adopté à l'unanimité — (CD/SES 16/9).

Sur proposition du Président, la discussion du point 4 de l'ordre du jour est remise à la deuxième séance plénière.

La séance est levée à 12 heures 30 minutes.

*Le Président
de la Commission du Danube*

Signé : K. ŠTEKL

*Le Secrétaire
de la Commission du Danube*

Signé : I. POPESCU

PROCES-VERBAL N° 95

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 20 janvier 1958,

à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants :

République Populaire de Bulgarie

— M. Stoïtchev

République Populaire Hongroise

— M. Sik

République Populaire Roumaine

— M. Popescu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Younakov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Malešev

La séance est ouverte à 10 heures 30 minutes.

La session continue son travail par la discussion du point 1 de l'ordre du jour "Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957".

M. Stoitchev, président du groupe de travail présente le rapport à la session.

M. Štekl propose aux représentants d'émettre leur opinion sur le Rapport du Directeur de l'appareil (CD/SES 16/1) et le rapport du groupe de travail (CD/SES 16/19).

M. Sik (Hongrie) demande la parole pour son suppléant, *M. Bélay*, qui donne une appréciation positive sur le travail de l'appareil de la Commission en soulignant l'importance de la préparation de l'Avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube.

M. Bélay exprime le désir qu'il soit tenu compte, lors de la solution définitive de la question concernant l'amélioration future des conditions de la navigation danubienne, du souci d'éviter l'exécution de travaux superflus.

La délégation hongroise, eu égard aux dégâts importants causés par les inondations déjà survenues, s'intéresse au rapport sur le régime des glaces préparé par l'appareil de la Commission, qui sera, comme on le sait, diffusé dans un proche avenir aux représentants. Par ailleurs la délégation hongroise considère que la publication de la description des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube est nécessaire pour la navigation.

En ce qui concerne les sous-points *a)*, *c)* et *e)* du point 15, dit *M. Bélay*, nous sommes convaincus qu'il serait utile de coordonner les questions qui y figurent avec les travaux de la Commission Economique pour l'Europe et de participer, conformément au point 16, à l'avenir aussi aux travaux des organisations internationales s'occupant des problèmes liés à la navigation.

En conclusion, *M. Bélay* souhaite à l'appareil de la Commission du Danube de grands succès à l'avenir aussi et fait part de l'approbation de sa délégation au sujet du rapport du groupe de travail et du projet de décision.

M. Malešev (Yougoslavie) constate l'activité fructueuse du groupe de travail qui a été chargé de l'examen du rapport du Directeur et signale que la solution couronnée de succès des questions figurant au plan de travail de la Commission a créé les conditions permettant de résoudre d'autres questions importantes du domaine de la navigation danubienne. A l'avenir, dit *M. Malešev*, il faudra tenir compte également de la solution complexe des questions de la navigation et de l'exploitation des ressources hydrauliques du Danube ainsi que de la liaison du Danube avec d'autres réseaux européens.

Parlant du travail de l'appareil de la Commission, *M. Malešev* apprécie son activité et exprime le désir qu'à l'avenir, afin d'accélérer la solution des

problèmes, les tâches posées devant l'appareil de la Commission soient d'un caractère plus concret.

M. Popescu (Roumanie). Sur la base du contact personnel avec l'appareil de la Commission, dit M. Popescu, il a été possible de suivre l'activité de l'appareil en 1957. La délégation roumaine est d'avis que le Rapport du Directeur, ainsi que les informations présentées par les fonctionnaires de l'appareil qui ont participé à de nombreuses réunions internationales, reflètent entièrement l'activité fructueuse de la Commission au cours de l'année écoulée.

Notant que le plan de travail a été, dans son ensemble, accompli, M. Popescu souligne l'importance de l'élaboration des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, document ayant une grande importance pratique et à l'établissement duquel les experts des Etats danubiens ont largement contribué.

M. Popescu signale l'importance de la préparation à la publication du bulletin sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1950—1955 et de la parution de l'Indicateur kilométrique du Danube dont la nécessité, pour la navigation danubienne, a déjà été maintes fois soulignée par la délégation roumaine.

L'étude des phénomènes de glace, du régime des seuils, ainsi que l'élaboration des recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, dit M. Popescu, sont des éléments essentiels qui contribuent au dressement du plan des grands travaux. La délégation roumaine est convaincue que le dressement de ce plan est devenu une tâche encore plus importante par suite des travaux effectués par les Etats danubiens en vue de l'aménagement du Danube. A ce sujet, l'information du directeur adjoint, M. Makeiev, sur sa participation en qualité d'observateur à la réunion de la Commission pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, ainsi que les renseignements fournis par M. Rouso, représentant de ladite Commission auprès de la COMECON, est d'un grand intérêt pour tous les Etats danubiens. L'aménagement du Danube, surtout sur les secteurs présentant des difficultés pour la navigation, la solution technique et économique des questions de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube sont d'une grande importance pour le développement économique des Etats danubiens et pour la navigation.

C'est pourquoi la délégation roumaine considère que l'élaboration du projet de Recommandations relatif à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, ainsi que l'étude du régime des seuils et des phénomènes de glaces sont des tâches urgentes et importantes.

La participation des fonctionnaires de l'appareil de la Commission aux voyages d'étude sur les secteurs du Danube de Regensburg à la mer Noir, donne la possibilité d'examiner plus concrètement les questions mentionnées.

M. Popescu note qu'en 1957, par la participation directe de ses experts aux diverses réunions tenues au sujet des questions de la navigation internationale sur les voies d'eau et en résultat de l'échange de documentations, la sphère d'activité de la Commission du Danube s'est élargie. Tout ceci a permis d'acquérir une connaissance encore plus profonde des problèmes de la navigation.

La délégation roumaine se prononce pour la poursuite de la participation des fonctionnaires de la Commission du Danube aux travaux des organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation.

En conclusion M. Popescu dit que le rapport du groupe de travail sur le Rapport du Directeur de l'appareil, reflétant entièrement les observations et compléments apportés par les représentants au sein du groupe de travail, la délégation roumaine approuve le rapport et le projet de décision.

M. Kania (Tchécoslovaquie) dit que dans le rapport du groupe de travail, tout comme dans les interventions des délégués, une appréciation positive du travail de l'appareil de la Commission a déjà été donnée, appréciation qui répond entièrement à l'opinion de la délégation tchécoslovaque.

Le plan de travail pour 1957 contenait des tâches qui ont été résolues avec succès et d'autres sur lesquelles il faut encore continuer à travailler. A ce sujet il faut noter, comme cela a déjà été signalé par le groupe de travail, que la collaboration qui vient d'être commencée entre la Commission du Danube et la Commission auprès de la COMECON s'occupant de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, est d'une grande importance pour l'avenir. L'activité de la Commission du Danube au cours de ses dix années d'existence et l'expérience qu'elle a acquise donnent le droit de penser que l'apport de la Commission du Danube dans cette collaboration sera considérable. Les tâches concrètes, découlant de cette collaboration, sont à prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1958.

Aux réunions du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil, auxquelles elle a participé, la délégation tchécoslovaque a exprimé ses observations et désirs dont il a été entièrement tenu compte dans le rapport. En conséquence, la délégation tchécoslovaque approuve le rapport du groupe de travail et votera pour l'adoption du projet de décision.

M. Younakov (Union Soviétique). La particularité du Rapport du Directeur, dit M. Younakov, est l'analyse détaillée du plan de travail qui comprend de nombreuses questions d'une importance vitale pour les intérêts de la navigation danubienne.

Le volume du travail de la Commission du Danube croît chaque année et si l'on jette un regard sur le chemin parcouru on ne peut manquer de constater qu'un grand et fructueux travail a été accompli.

La délégation soviétique a déjà exprimé nombre d'observations concrètes au sujet du Rapport du Directeur au cours des réunions du groupe de travail, et elle voudrait se limiter, à cette séance plénière, à formuler ses considérations au sujet des principales questions de l'activité de la Commission.

L'acquisition de la connaissance générale des conditions nautiques et techniques de la partie du Danube de Regensburg à Sulina a fourni aux spécialistes de l'appareil de la Commission la possibilité d'étudier sur place les ouvrages hydrotechniques, l'aménagement des ports danubiens, les chantiers de constructions navales et d'autres facteurs qui exercent une influence sur l'amélioration des conditions de la navigation et a permis, en outre, d'établir des contacts personnels directs avec les spécialistes des Etats danubiens respectifs, ce qui est très important du point de vue des intérêts de la navigation.

La large information reçue au sujet des travaux effectués sur les secteurs du Danube et l'échange de vues sur les perspectives de l'amélioration des conditions de la navigation auront des conséquences favorables dans la pratique de la navigation danubienne.

Il y a lieu de noter avec satisfaction, dit M. Younakov, le travail déployé par l'appareil de la Commission dans le domaine de la préparation à la publication du bulletin des données statistiques sur le trafic des marchandises sur le Danube. Il est superflu de parler de l'importance du rassemblement de ces données, importance qui devient évidente lorsqu'on étudie l'économie de la navigation danubienne en vue du développement futur du trafic sur le Danube.

L'appareil de la Commission a effectué un grand travail par l'étude de nombreuses questions importantes ayant trait au Danube, telles l'étude du régime des glaces, l'élaboration des problèmes concernant l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, ainsi que le recueil des diverses documentations et informations des Etats danubiens.

L'activité déployée dans le domaine du recueil et de l'étude de la documentation donnera à l'appareil la possibilité de participer fructueusement à l'élaboration des questions de l'amélioration des conditions de la navigation en liaison avec l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, dont il a été question à la session présente lors de la discussion du Rapport du Directeur.

M. Younakov note que les contacts établis avec les experts de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne ont déjà donné certains résultats favorables. L'inclusion dans l'Annuaire hydrologique publié par la Commission du Danube des données reçues sur le Haut Danube contribuera sans aucun doute à assurer la navigation danubienne en données hydrométéorologiques de valeur.

La documentation cartographique reçue de la part de la République Fédérale d'Allemagne permettra à la Commission de publier les cartes du Haut Danube ce qui, certes, présente une importance pratique pour les bateliers.

La délégation soviétique approuve l'activité de l'appareil de la Commission en 1957 et votera pour l'adoption du projet de décision proposé par le groupe de travail.

M. *Staïkov* (Bulgarie) note avec satisfaction qu'au cours de l'année écoulée l'appareil de la Commission a effectué un grand et fructueux travail pour accomplir les tâches posées par le plan de travail, ce qui a été éclairé en détail dans le rapport du Directeur.

Les travaux entamés antérieurement ont été terminés, de nouveaux problèmes et de nouvelles tâches ont été examinés, dont celle de la poursuite de l'élaboration du plan des grands travaux sur le Danube pour les 5—7 ans à venir.

Ayant écouté à cette session l'information au sujet des questions liées à l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube et, en particulier, sur la construction de centrales hydro-électriques envisagée sur le Danube, la délégation bulgare estime que dans l'élaboration du plan des grands travaux la Commission doit désormais tenir compte de ces perspectives dont la réalisation aura une influence considérable sur l'amélioration des

conditions de la navigation danubienne. A ce sujet, l'accélération de l'examen par la Commission du Danube des questions concernant l'établissement des gabarits du chenal et des dimensions des écluses, acquiert une signification d'une importance particulière.

La délégation bulgare estime que la Commission du Danube doit prendre une part des plus active dans l'élaboration des questions concernant la navigation sur le Danube, aider la Commission auprès de la COMECON et les Etats danubiens intéressés à trouver la juste solution de ces problèmes. A ce sujet, l'Avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube, établi par l'appareil, est sans aucun doute un document de valeur qui pourra être adopté comme base lors de l'exécution des travaux futurs. Sur la base de ceci, la délégation bulgare est d'avis qu'il serait utile que l'Avant-projet soit débattu par les spécialistes des Etats danubiens et de passer ensuite à l'établissement des recommandations correspondantes.

La délégation bulgare soutient la décision concernant la publication des cartes des secteurs du Danube et, en vue de sa réalisation, les organes compétents bulgares ont déjà présenté la carte du secteur bulgare du Danube. Les modifications survenues après l'édition de la carte (en 1957 des recherches complémentaires ont été effectuées) seront communiquées à la Commission dans le plus bref délai, jusqu'à la fin du premier trimestre de l'année courante au plus tard.

Au cours de l'année dernière, la collaboration avec nombre d'organisations internationales a occupé une place prépondérante dans l'activité de la Commission. L'échange de vues qui a eu lieu au sujet des questions liées à la navigation intérieure est un facteur positif. Néanmoins, la délégation bulgare estime qu'il y a lieu maintenant de faire le pas suivant, notamment, élaborer les questions les plus importantes se rattachant à la navigation sur le Danube.

Sur la base de ce qui précède, la délégation bulgare votera pour l'adoption du projet de décision proposé par le groupe de travail.

Le projet de décision est mis au vote.

La décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/21).

La session passe à l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957 (point 2 de l'ordre du jour).

Le président du groupe de travail pour les questions financières, M. Némethi, présente à la session le rapport du groupe de travail qui a tenu ses réunions les 15 et 16 janvier année courante.

Le Président propose aux représentants d'exprimer leurs points de vue sur le rapport financier (CD/SES 16/6) et le rapport de groupe de travail (CD/SES 16/10).

M. Kania (Tchécoslovaquie) approuve l'activité du groupe de travail pour les questions financières, à laquelle ont aussi participé les experts de la délégation tchécoslovaque.

M. Kania exprime sa satisfaction au sujet de la vérification de l'organisation et des documents de la comptabilité et estime qu'il serait utile de tenir une telle révision chaque année.

Etant donné que les ressources financières ont été dépensées dans le cadre du budget approuvé par la Commission, la délégation tchécoslovaque approuve le rapport présenté.

M. Popescu (Roumanie) dit qu'après avoir étudié en détail le rapport financier, le bilan et la note explicative annexée, la délégation roumaine a pu conclure que les ressources prévues par le budget ont été dépensées conformément à leurs buts.

La révision de la comptabilité a établi une bonne tenue des documents et l'organisation conforme de la comptabilité.

Tenant compte de l'esprit d'économie observé dans la dépense des ressources de 1957, la délégation roumaine est convaincue qu'à l'avenir, en 1958, les ressources de la Commission du Danube seront employées avec justesse et économie.

M. Popescu exprime son approbation en ce qui concerne le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

M. Stoitchev (Bulgarie) approuve le rapport financier et le rapport du groupe de travail.

Sur la demande de *M. Sik* (Hongrie) la parole est à *M. Némethi* qui a pris une part active aux réunions du groupe d'experts pour la vérification de l'organisation et des documents de la comptabilité.

Le groupe d'experts, dit *M. Némethi*, a étudié les pièces de comptabilité, les livres et les paiements effectués, a écouté les explications données par le Directeur de l'appareil et le chef comptable, et a tenu compte des considérations exprimées par les experts.

Se basant sur ce qui précède, la délégation hongroise a pu constater que l'organisation de la comptabilité est adéquate et que le budget pour 1957 a été exécuté avec précision.

Toutefois, tenant compte de la proposition concernant la modification de certains articles des règles de procédure, la délégation hongroise estime qu'il serait utile de compléter l'art. 47 des Règles de procédure par le texte suivant : "Si la somme allouée à un article du budget est épuisée, le Président de la Commission (en son absence le Vice-Président ou le Secrétaire) a le droit, en cas de nécessité, d'autoriser, jusqu'à concurrence de 20% du montant alloué à l'art. donné du budget, d'effectuer la dépense au compte des économies qui se sont présentées à d'autres articles."

Cette proposition est motivée par le fait qu'au cours de cette année et dans les années à venir peut se produire une situation telle que les crédits alloués à tel ou tel article seront entièrement épuisés. Mais en cours de travail peuvent surgir des tâches nouvelles, liées au développement de l'activité de la Commission du Danube, pour lesquelles des moyens n'ont pas été prévus dans le budget de la Commission, en conséquence de quoi des excédents de dépenses se présenteront à certains articles du budget. Comme la Commission, qui seule a le droit d'approuver l'excédent de dépenses, ne se réunira désormais qu'une fois par an (en cas d'adoption de la proposition à ce sujet), dans de tels cas, selon les dispositions des règles de procédure, personne, sauf la Commission, n'aura la compétence d'approuver l'excédent de dépenses.

La délégation hongroise est d'accord avec le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

M. Malešev (Yougoslavie) approuve l'exécution du budget pour 1957 que la délégation yougoslave a examiné en détail aux réunions du groupe de travail pour les questions financières.

En ce qui concerne la proposition de la délégation hongroise de conférer le droit de virement des ressources du budget, la délégation yougoslave estime que la pratique recommande l'adoption d'une telle proposition et par conséquent la délégation yougoslave est d'accord de l'adopter dans la forme présentée.

M. Younakov (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique n'a pas d'observations à faire au rapport du groupe de travail et votera pour l'adoption du projet de décision.

A l'avis de la délégation soviétique la proposition de *M. Némethi* mérite une attention et elle n'a pas d'objections à ce que cette question soit examinée lors de la discussion du point 9 de l'ordre du jour : "Modification des Règles de procédure de la Commission du Danube".

Le Président soutient la proposition de la délégation hongroise et propose de la discuter avec le point 9 de l'ordre du jour.

Le projet de décision est mis au vote.

La décision concernant l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/22).

La session passe aux informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal du Danube (point 4 de l'ordre du jour).

Selon la coutume déjà établie, il est proposé de présenter les informations suivant la direction du courant du Danube, c.-à-d. de l'amont vers l'aval.

La parole est à *M. Kania* (Tchécoslovaquie) qui donne lecture de l'information — (CD/SES 16/13).

M. Bélay présente l'information de la délégation hongroise (CD/SES 16/16).

Le temps de travail fixé par le règlement de déroulement de la session étant dépassé la séance est levée jusqu'à 16 heures 30.

(Après l'intervalle)

Les informations sur l'entretien du chenal du Danube sont présentées respectivement par :

M. Paunović — délégation yougoslave (CD/SES 16/14)

M. Semenescu — délégation roumaine (CD/SES 16/15)

M. Staikov — délégation bulgare (CD/SES 16/11)

M. Kapikraian — délégation soviétique (CD/SES 16/12)

M. Stoian — Administration fluviale des Portes de Fer (CD/SES 16/17).

En conclusion, lecture est donnée des informations de l'Administration fluviale du Bas Danube (CD/SES 16/18).

La décision concernant les informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/23).

La séance est levée à 19 heures 30 minutes.

*Le Président
de la Commission du Danube*

Signé : K. ŠTEKL

*Le Secrétaire
de la Commission du Danube*

Signé : I. POPESCU

PROCES-VERBAL

N° 96

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 24 janvier 1958,
à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants

République Populaire de Bulgarie

— M. Stoïtchev

République Populaire Hongroise

— M. Sik

République Populaire Roumaine

— M. Popescu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Younakov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Malešev

La séance est ouverte à 10 heures.

La session entreprend l'examen du point 5 de l'ordre du jour : "Avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube".

M. Semenescu, président du groupe de travail chargé de l'examen du point 5 de l'ordre du jour, présente le rapport à l'approbation de la session.

Le Président propose aux représentants d'émettre leur opinion au sujet de l'Avant-projet (CD/SES 16/3) et du rapport du groupe de travail — (CD/SES 16/24).

M. Kania (Tchécoslovaquie) approuve le rapport du groupe de travail aux réunions duquel les experts tchécoslovaques ont activement participé et note que la Commission du Danube ayant accompli avec succès les tâches dont elle a été chargée doit, à l'avenir aussi, poursuivre son travail en ce qui concerne la détermination des gabarits du chenal du Danube en tenant compte des plans en perspective et de l'exploitation des ressources hydrauliques du Danube.

M. Popescu (Roumanie) exprime son approbation en ce qui concerne le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

Personne ne désirant plus prendre la parole, le projet de décision présenté par le groupe de travail est mis au vote.

La décision concernant l'examen de l'Avant-projet sur la détermination des gabarits du chenal du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/31).

La session passe à l'examen du point 6 de l'ordre du jour "Modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube".

M. Paunović, président du groupe de travail, donne lecture du rapport — (CD/SES 16/26).

Le Président demande aux représentants de se prononcer sur le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

M. Sik (Hongrie) donne une appréciation favorable du rapport du groupe de travail qui, à son avis, a effectué un grand et utile travail et, en conséquence, la délégation hongroise votera pour l'adoption du projet de décision.

M. Stoitchev (Bulgarie) dit que le Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, établi par la Commission du Danube en 1952, a considérablement amélioré les conditions nautiques ; cependant, le développement continu de la navigation et les perspectives de la liaison du Danube avec d'autres réseaux navigables posent la question de la nécessité d'apporter des modifications dans le système uniforme actuel de l'aménagement des voies navigables.

La délégation bulgare est d'avis que la modification du Système uniforme devrait être réalisée dans un délai déterminé, avec le minimum de dépenses.

M. Stoïtchev approuve le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

Le projet de décision est mis au vote.

La décision concernant l'examen de la question visant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/30).

La session passe à l'adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 (point 7 de l'ordre du jour).

M. Halatcheff, Directeur de l'appareil, donne lecture du projet de plan de travail — (CD/SES 16/25).

Le Président propose aux représentants d'émettre leur opinion sur le projet du plan de travail qui servira de base à l'activité de la Commission du Danube au cours de cette année.

M. Popescu (Roumanie) demande la parole pour M. Semenescu qui apporte un amendement de rédaction au point 2, litt. a) du projet en proposant de l'exposer comme suit :

"a) de l'utilité de l'ordre de réalisation des ouvrages de navigation et de la possibilité de l'établissement des écluses et leurs gabarits."

M. Sik (Hongrie) exprime son accord avec le projet du plan de travail de la Commission du Danube et soutient l'amendement présenté par la délégation roumaine.

M. Younakov (Union Soviétique) approuve le projet du plan de travail présenté et, partageant l'opinion de la délégation roumaine sur l'observation présentée par elle, propose de compléter le projet du plan de travail par ce qui suit :

— ad point 7, ajouter après les mots "... l'étude du matériel" le mot "reçu" et ajouter à la fin de ce point "à diffuser aux Etats danubiens" ;

— ad point 9, où il est question de la publication du bulletin sur le trafic des marchandises en 1950—1955, ajouter, selon ce qui a été convenu au sein du groupe de travail, "... en indiquant les données pour 1946".

En outre, la délégation soviétique estime qu'il serait utile d'inclure dans le plan de travail un point conçu de la manière suivante :

"Continuer l'établissement et l'envoi aux Etats danubiens des bulletins hydrologiques mensuels et des prévisions mensuelles des niveaux d'eau (ces dernières télégraphiquement)".

M. Malešev (Yougoslavie) au nom de la délégation yougoslave dit que le projet du plan de travail pour 1958 est établi sur une large base et comprend toutes les tâches essentielles dont est chargée la Commission du Danube.

En analysant le projet du plan de travail on peut conclure que la Commission du Danube dispose actuellement de toutes les possibilités pour entreprendre la solution de tous les problèmes pratiques liés à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube en y tenant compte de l'importance et de l'ordre de priorité des problèmes qui se posent.

La délégation yougoslave estime que dans la solution de ces problèmes il faut prendre en considération les possibilités actuelles et les exigences croissantes de la navigation en tenant compte de la liaison du bassin danubien avec d'autres réseaux navigables ainsi que de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

M. Malešev se déclare prêt à adopter le projet du plan de travail avec les amendements apportés par les délégations roumaine et soviétique.

M. Stoitchev (Bulgarie) dit que le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1958, présenté à l'attention de la session, comporte toutes les mesures qui contribueront à l'amélioration des conditions nautiques sur le Danube, but fondamental de l'activité de la Commission du Danube.

M. Stoitchev constate avec satisfaction que le projet du plan de travail prévoit l'élaboration des questions se rattachant à l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, ce par quoi la Commission tient compte, pour son activité ultérieure, des modifications futures fort importantes des conditions de la navigation sur le Danube.

La délégation bulgare est d'accord avec les amendements apportés et votera pour le projet de plan de travail proposé.

Le projet du plan de travail est mis au vote avec les amendements et compléments présentés.

Le plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 est adopté à l'unanimité — (CD/SES 16/27).

La session passe à l'approbation du budget de la Commission du Danube pour 1958 — (point 8 de l'ordre du jour).

Le Président prie M. Némethi de présenter à la session le rapport du groupe de travail — (CD/SES 16/28).

Le projet du budget de la Commission du Danube pour 1958 et le rapport du groupe de travail sont mis à la discussion.

M. Stoitchev (Bulgarie) approuve le projet du budget et le rapport du groupe de travail et exprime le désir qu'à l'avenir également l'appareil de la Commission fasse preuve d'économie dans la dépense des ressources afin d'éviter des excédents.

M. Malešev (Yougoslavie) dit qu'à l'avis de la délégation yougoslave le projet du budget assure financièrement les tâches prévues par le plan de travail de la Commission pour 1958 et par conséquent, le budget de la Commission peut être adopté.

M. Kania (Tchécoslovaquie) exprime l'accord de sa délégation avec le projet du budget de 1958 en signalant que celui-ci a été examiné en détail au sein du groupe de travail pour les questions financières.

Le projet du budget, dit M. Kania, assure les moyens financiers pour l'exécution de toutes les tâches que la Commission du Danube doit accomplir au cours de cette année et tient compte en même temps des considérations d'ordre économique dans les dépenses des ressources.

M. Younakov (Union Soviétique) dit que le projet du budget pour 1958 a été établi en stricte conformité avec le plan de travail de la Commission pour 1958.

Une certaine augmentation du budget pour 1958 par rapport à celui de 1957 s'explique principalement par le fait que les tâches se trouvant devant la Commission en 1958 sont, tant par leur étendue que par leur ampleur, supérieures à celles de l'année précédente. Le budget proposé assure entièrement l'accomplissement des tâches dont est chargée la Commission du Danube.

La délégation soviétique approuve le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

Le projet de décision est mis au vote.

La décision concernant le budget de la Commission du Danube pour 1958 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/29 et CD/SES 16/32).

Le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

La session passe à la discussion de la question concernant la modification des Règles de procédure de la Commission du Danube (point 9 de l'ordre du jour).

M. Sik (Hongrie) dit que, déjà à la première séance plénière, il a indiqué les motifs de l'utilité de tenir à l'avenir les sessions de la Commission du Danube une fois par an.

La pratique du travail de la Commission du Danube a montré au cours des dernières années que le centre de gravité de l'activité de la Commission passe de plus en plus aux groupes de travail et aux groupes d'experts au sein desquels les spécialistes des Etats danubiens peuvent examiner les questions de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube en se réunissant au cours de l'année selon les besoins.

Le plan de travail de la Commission adopté pour 1958 confirme aussi que l'activité de la Commission s'oriente de plus en plus vers l'activité pratique des experts.

M. Sik donne ensuite lecture du texte des modifications respectives de quelques-uns des articles des Règles de procédure (décision du 24 janvier 1958 — CD/SES 16/34).

Le Président prie les représentants de se prononcer à ce sujet.

M. Kania (Tchécoslovaquie) soutient la proposition concernant la modification des articles 1, 46 et 47 des Règles de procédure et l'estime entièrement motivée.

M. Younakov (Union Soviétique) approuve la proposition de la délégation hongroise au sujet de la modification des articles 1, 46 et 47 et la proposition de la délégation tchécoslovaque concernant la modification de l'article 50 des Règles de procédure.

M. Stoitchev (Bulgarie) exprime son accord avec les propositions faites au sujet de la modification de quelques-uns des articles des Règles de procédure.

Personne ne désirant plus intervenir, les propositions faites par les délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Tchécoslovaque sont mises au vote.

La décision concernant la modification des Règles de procédure de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 16/34).

La session passe à l'examen du projet de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XVII^e session de la Commission du Danube (CD/SES 16/20) que le Président soumet à la discussion.

M. Stoitchev (Bulgarie) demande de préciser la formulation du point i) du projet de l'ordre du jour à titre d'orientation.

M. Štekl note que ladite question a été examinée au sein des réunions du groupe de travail pour les questions financières et prie *M. Némethi*, président de ce groupe de travail de donner des explications à ce sujet.

Dans la décision adoptée à la troisième séance, le 24 janvier 1958, au sujet du budget de la Commission du Danube pour 1958, dit M. Némethi, il est dit : "Charger le Directeur de l'appareil d'élaborer et de présenter à l'examen de la XVII^e session de la Commission les amendements au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube en tenant compte des modifications survenues depuis l'approbation dudit Règlement."

Comme on le sait, le budget de la Commission pour 1958 a été approuvé en florins tandis que le paiement des allocations journalières aux fonctionnaires en mission s'effectue en roubles. Le groupe de travail n'ayant pas eu la possibilité d'étudier cette question dans ses détails a chargé le Directeur de l'appareil de l'élaborer.

M. Sik (Hongrie) propose afin de préciser le point i), qu'il soit fait à la fin du paragraphe une référence au document correspondant.

L'ordre du jour à titre d'orientation de la XVII^e session de la Commission du Danube, mis au vote avec le complément apporté, est adopté à l'unanimité — CD/SES 16/33.

L'ordre du jour de la XVI^e session de la Commission du Danube est épuisé.

M. Štekl, dans son allocution de clôture, signale les résultats satisfaisants obtenus dans le travail, résultats qui constituent un pas en avant dans la voie du développement de l'activité de la Commission du Danube.

Le centre de gravité de l'activité de la session de Commission, comme l'a déjà indiqué M. Sik, s'est transféré aux groupes de travail où les problèmes examinés ont été discutés en détail, ce dont il est résulté que la session s'est déroulée avec succès et dans un temps relativement court.

Tout comme dans le passé, l'activité de la Commission du Danube s'est déroulée conformément à la Convention de 1948 et elle s'est dirigée en particulier sur la coordination des mesures appliquées par les Etats membres de la Commission en vue de l'amélioration des conditions de la navigation. Par l'unification des dispositions relatives à la navigation, par la publication des routiers, de l'indicateur kilométrique et des cartes du Danube, ainsi que par la coordination des services hydrologiques et météorologiques, la Commission a largement contribué à l'amélioration des conditions nautiques et à la garantie de la sécurité de la navigation sur le Danube.

A ce sujet, il semble utile de souligner que la session actuelle a examiné et adopté les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, qui règlent les conditions uniformes du transport des animaux et des plantes et sont d'une grande importance non seulement du point de vue de la navigation même, mais aussi du point de vue de la protection de l'économie agricole contre l'introduction des parasites végétaux et les maladies infectieuses animales.

Outre les problèmes mentionnés, la XVI^e session a aussi examiné les questions financières de l'année 1957 et a constaté que les moyens alloués ont été employés conformément au budget adopté et compte tenu de l'accomplissement des tâches posées devant la Commission.

En même temps, a été approuvé le budget de la Commission pour 1958, qui a été établi avec économie dans la dépenses des ressources, mais, évidem-

ment, sans causer de préjudice à l'accomplissement des tâches indiquées par le plan de travail pour l'année en cours.

Dans le fond, le montant des dépenses prévues est resté approximativement au niveau de celui de l'année dernière.

L'activité de la Commission du Danube, continue M. Štekl, qui jusqu'à présent était de caractère technique et de coordination, s'orientera à partir de la session actuelle vers l'étude et les recherches dans le domaine des questions ayant une grande importance au point de vue de la planification du développement économique en perspective des pays du bassin danubien.

Les informations données par l'observateur de la Commission pour l'échange de l'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube auprès de la COMECON, M. Rouso, et par le directeur adjoint, M. Makeiev, sur le schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement et sur les tâches de la Commission du Danube en rapport avec cette question, ont une fois de plus confirmé la présence de larges possibilités d'exploiter cette voie d'eau. Les plans envisagés chargent la Commission du Danube de tâches grandes et responsables, dont l'une est la détermination des gabarits du chenal compte tenu de la construction de grands ouvrages de navigation sur le Danube. La présentation par la Commission du Danube des données nécessaires et son concours multilatéral pour l'accomplissement de ces tâches primordiales dépendent de tous les États danubiens.

Le représentants des États danubiens et des Administrations fluviales ont informé la session actuelle sur les travaux effectués au cours des trois dernières années pour l'entretien du chenal sur leurs secteurs du Danube. Il découle de ces informations que les États dépensent chaque année des sommes considérables pour maintenir et améliorer les conditions nautiques.

En conclusion, le Président remercie tous les représentants et les membres des délégations pour le travail accompli, ainsi que les experts de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne pour leur collaboration active fournie jusqu'à présent et exprime l'espoir que cette collaboration se développera et s'approfondira encore dans la solution des tâches posées devant la Commission du Danube.

M. Štekl remercie les observateurs de l'Administration fluviale des Portes de Fer, de la Commission pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube auprès de la COMECON, et de la Commission Economique pour l'Europe pour leur contribution positive aux travaux de la session.

En conclusion, M. Štekl remercie le Directeur de l'appareil, ses adjoints et tous les fonctionnaires pour l'accomplissement du travail fructueux et exprime sa certitude qu'au cours de l'année toutes les tâches posées seront exécutées avec succès.

Souhaitant à tous les présents de nouveaux succès, M. Štekl, déclare la XVI^e session de la Commission du Danube clôturée.

La séance est levée à 13 heures.

*Le Président
de la Commission du Danube*

Signé : K. ŠTEKL

*Le Secrétaire
de la Commission du Danube*

Signé : I. POPESCU

ANNEXES

I
RAPPORTS

RAPPORT

du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957

Au cours de l'année 1957, le Secrétariat et les Services de la Commission ont été guidés dans leur activité par le plan de travail de la Commission pour 1957, approuvé à la XV^e session de la Commission. Conformément aux points de ce plan, pendant l'année en cours il a été effectué ce qui suit :

Point 1 : Continuer et rassembler les propositions et projets des Etats danubiens en vue de l'élaboration du plan des grands travaux pour les 5—7 ans à venir, y compris :

a) la continuation de l'élaboration des questions concernant l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube ;

b) la poursuite de l'étude scientifique des questions relatives au régime des glaces du Danube et sur la base de celle-ci l'élaboration d'un projet de recommandations sur les mesures applicables dans la lutte contre la formation des empilages et pour leur destruction ;

c) entreprendre le recueil et l'étude des données relatives au régime des seuils du Danube.

Ce point découle de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et son élaboration est une des tâches essentielles de la Commission, visant l'amélioration des conditions nautiques du Danube.

Conformément aux décisions des précédentes sessions de la Commission sur la préparation du plan général des grands travaux, à effectuer sur la base des propositions et projets des Etats danubiens et des Administrations fluviales, il a été décidé d'élaborer en premier lieu des recommandations concernant l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, des recommandations concernant l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, d'effectuer une étude scientifique sur le régime des glaces du Danube et de rassembler et étudier les données concernant le régime des seuils du Danube afin de préparer, sur la base de la documentation mentionnée, le plan des grands travaux sur le Danube.

La question concernant l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube a été élaborée et adoptée sous forme de Recommandations par la XIV^e session de la Commission du Danube. Les autres questions ont été incluses dans le plan de travail pour 1957 (sous litt. a, b et c).

litt. a) — Dans le domaine de l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, l'appareil de la Commission a continué à rassembler les données et a étudié la documentation dont il

disposait, en vue de la poursuite de l'élaboration des principes fondamentaux de la régularisation du Danube. Afin de recevoir des données plus complètes à ce sujet, l'appareil de la Commission a envoyé, en 1956, des lettres aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales leur demandant de lui faire parvenir les données nécessaires et les propositions correspondantes. A l'heure actuelle, de telles données ont été reçues de la part des organes compétents de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie, de la Yougoslavie, de la Roumanie et de la Bulgarie. En outre, l'appareil de la Commission est en possession de données sur les gabarits actuels du chenal sur le secteur des Portes de Fer et le secteur relevant de la compétence de l'Administration fluviale du Bas Danube. Sur la base des données reçues, l'appareil de la Commission a préparé un avant-projet de recommandations sur l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, avant-projet qui est soumis à l'examen de la présente session de la Commission, conformément au point 5 de l'ordre du jour à titre d'orientation.

Lors de l'établissement de l'avant-projet de recommandations mentionné, l'appareil de la Commission s'est basé sur les gabarits actuels du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, sur le volume et le caractère des travaux que les Etats danubiens projettent au cours des années à venir sur leurs secteurs respectifs, et a tenu compte des perspectives du développement de la navigation danubienne en rapport avec le développement de la batellerie, de la construction de nouveaux bâtiments et de l'application de nouvelles méthodes de gouverne des bateaux. L'appareil de la Commission a également tenu compte des modifications que subiront les conditions nautiques de certains secteurs du Danube par suite de la construction des ouvrages hydrotechniques projetés en vue de la mise en valeur des ressources hydrauliques du Danube.

litt. b) — L'appareil de la Commission a poursuivi l'étude scientifique du régime des glaces du Danube. Cette étude s'est effectuée sur la base des considérations exposées dans le rapport sur le régime des glaces, en tenant compte des propositions mentionnées dans le rapport du groupe de travail à la XV^e session. Les recherches se sont faites sur le secteur du Danube de la localité Adony (km 1600) à la localité Ilok (km 1300) qui, d'après l'analyse des données pour une longue période, est le plus défavorable au point de vue de la formation des embâcles et des inondations qui sont des fléaux qui en dérivent. Les recherches ont démontré que la formation des embâcles dépend directement des travaux de régularisation effectués dans le lit du Danube ainsi que de l'ampleur et de l'efficacité des mesures préventives devant être appliquées dans la lutte contre eux. L'appareil de la Commission a préparé à ce sujet un rapport spécial qui sera prochainement diffusé aux représentants.

litt. c) — En ce qui concerne le recueil et l'étude des données relatives au régime des seuils du Danube, l'appareil de la Commission a reçu de la part des organismes compétents des Etats membres de la Commission, dans la deuxième moitié de l'année courante, les données nécessaires pour la période 1953—1956. L'appareil de la Commission dispose aussi de données sur le régime des seuils du Danube pour la période 1946—1952, qui ont été reçues antérieurement, et pense recevoir au début de 1958 les données pour 1957. Ainsi, l'appareil de la Commission aura la possibilité d'effectuer en 1958

l'étude des données caractérisant le régime des seuils du Danube pour la période 1946—1957 et lors de la préparation du plan de grands travaux sur le Danube pourra tenir compte des résultats obtenus.

En ce qui concerne les propositions et projets relatifs aux ouvrages hydrotechniques, actuellement, la documentation suivante a été reçue de la part des Etats danubiens membres de la Commission et des Administrations fluviales :

a) de la part des organismes compétents de la République Tchécoslovaque : le plan des ouvrages hydrotechniques qui seront construits au cours de la période 1956—1961 ;

b) de la part des organismes compétents de la République Populaire Hongroise : le plan général des grands travaux de régularisation pour le secteur du Danube du km 1708 au km 1433, avec indication que le plan général pour le secteur hungaro-tchécoslovaque du fleuve, de la localité Rajka à la localité Gönyü (km 1850—1790), a été mis à la disposition de l'appareil en 1951 ; toutefois, on ne prévoit pas de travaux de régularisation pour le secteur de fleuve de la localité Gönyü au confluent de l'Ipoly (km 1791—1708) ;

c) de la part des organismes compétents de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie : le projet du plan des travaux de régularisation pour 1955—1961 ;

d) le représentant de la Bulgarie à la Commission du Danube a communiqué qu'on ne prévoyait pas de travaux hydrotechniques et de régularisation pour la période 1955—1965. Néanmoins, afin d'améliorer les conditions nautiques, des travaux de dragage ainsi que l'étude des secteurs difficiles du Danube se poursuivent ;

e) de la part des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations fluviales, les informations présentées à la XIII^e session 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.

Dans le rapport du Directeur de l'appareil présenté à la XV^e session, les données reçues à ce sujet des Etats danubiens ont été exposées en détail. L'appareil de la Commission n'a pas reçu de documentation complémentaire sur ce problème dans la deuxième moitié de 1957.

Point 2 : Publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1955 et préparer à l'impression l'Annuaire pour 1956.

L'Annuaire hydrologique pour 1955 a été préparé à la publication sur la base du schéma élaboré par l'appareil de la Commission et approuvé par les organismes compétents des Etats danubiens. Conformément à ce schéma, cet Annuaire contient outre les données hydrologiques d'après les stations hydrométriques principales du Danube, les données hydrométéorologiques d'après les principales stations hydrométriques des principaux affluents du Danube Moyen, notamment : Drava, Tisza, Sava et Velika Morava. A l'heure actuelle, l'Annuaire hydrologique pour 1955 a paru en 300 exemplaires et sera expédié prochainement à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales.

En ce qui concerne la préparation de l'Annuaire hydrologique pour 1956, l'appareil de la Commission, pour des considérations d'ordre pratique, a

proposé aux experts participant aux travaux de la XV^e session de la Commission d'éditer l'annuaire dans une forme raccourcie. Il a été proposé d'en éliminer la partie invariable (tableaux des niveaux d'eau caractéristiques pour une longue période, des débits d'eau et leurs graphiques) qui se trouve dans l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube déjà publié et que l'on projette de faire paraître tous les 5 ans. La diminution du volume de l'annuaire hydrologique n'aura, à l'avis de l'appareil, aucune répercussion sur la qualité de cet ouvrage ; toutefois, elle réduira le coût de son impression.

Les experts ont approuvé la dite proposition de l'appareil et ont exprimé l'avis qu'il serait utile qu'à l'avenir les annuaires hydrologiques édités par l'appareil de la Commission contiennent également les données hydrométéorologiques d'après les stations hydrométriques du Haut Danube et de ses affluents principaux. Les experts de la République Fédérale d'Allemagne et de la République d'Autriche participant à la XV^e session de la Commission se sont déclarés prêts à contribuer à ce que l'appareil de la Commission reçoive les données hydrométéorologiques d'après les stations hydrométriques du Haut Danube et de ses affluents principaux, nécessaires à la préparation de l'annuaire hydrologique.

Vu le changement apporté dans le volume de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956, l'appareil de la Commission en a élaboré un nouveau schéma qu'il a expédié à toutes les organisations compétentes des Etats danubiens lesquelles ont donné leur approbation pour la publication.

Actuellement, sur le base des données hydrométéorologiques reçues, l'appareil de la Commission a terminé, dans son ensemble, la préparation à l'édition de l'annuaire hydrologique du Danube pour 1956.

Point 3 : Rassembler le matériel pour la préparation des cartes du Danube en vue de leur réédition ultérieure, compte tenu des modifications nautiques survenues.

Accomplissant cette tâche, en 1956, l'appareil de la Commission a élaboré en premier lieu les schémas des cartes qui seront rééditées et les a envoyés à tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube.

A la XV^e session de la Commission l'appareil a informé les experts sur le déroulement des travaux de préparation des cartes du Danube et a soumis à leur examen le modèle d'une des cartes à rééditer. Au cours des débats les experts ont fait nombre de propositions au sujet du format de la carte et des éléments à y porter.

Tenant compte des propositions des experts, l'appareil de la Commission a établi un nouveau schéma des cartes à rééditer et l'a expédié aux organisations compétentes du Bas Danube étant donné que l'appareil projette de rééditer d'abord les cartes de ce secteur navigable du Danube. Dans les lettres d'accompagnement, l'appareil de la Commission a demandé aux organisations compétentes de lui faire parvenir la documentation cartographique reflétant l'état actuel du lit du Bas Danube, les formations qui s'y trouvent, les profondeurs et l'emplacement des moyens de balisage marquant le chenal lors des bas niveaux, etc.

L'appareil de la Commission ne dispose pas encore de la documentation cartographique mentionnée qui couvrirait tout le secteur navigable du Bas Danube.

Si l'appareil de la Commission reçoit la documentation cartographique complète, à jour, jusqu'à la fin du premier trimestre 1958 il pourra rééditer les cartes du Bas Danube jusqu'à la fin de 1958.

Point 4 : Poursuivre l'établissement des avis nautiques pour les bateliers, des bulletins hydrologiques mensuels, des prévisions mensuelles des niveaux, leur diffusion aux Etats danubiens membres de la Commission.

Au cours de la période de navigation de 1957, l'appareil de la Commission a continué à recevoir par écrit, de la part des Etats danubiens, des communications au sujet des modifications nautiques survenues sur le fleuve, sur la base desquelles étaient établies les avis nautiques pour les bateliers. Au cours de l'année 1957, l'appareil de la Commission a diffusé en tout, par poste, 60 avis nautiques.

Tenant compte qu'au cours de ces dernières années les organismes compétents des Etats danubiens ont mis au point à l'intention des bateliers une information claire et à jour sur les diverses modifications du chenal, l'appareil de la Commission ne voit pas d'utilité de poursuivre à l'avenir la diffusion des avis nautiques et propose de se limiter à leur recueil et classification pour en tenir compte dans ses documents.

En 1956, l'appareil de la Commission a continué en même temps à établir régulièrement les prévisions mensuelles des niveaux d'eau du Danube et les bulletins hydrologiques mensuels ainsi que leur envoi par télégramme resp. par lettres à tous les Etats danubiens.

Pour des considérations d'ordre pratique, l'appareil de la Commission se propose de ne plus insérer dans les bulletins hydrologiques mensuels les données sur les prévisions des niveaux d'eau puisque celles-ci sont communiquées aux Etats danubiens par télégramme. En outre, il est projeté d'inclure dans ces bulletins quelques postes du Haut Danube d'après lesquels seront données les sommes mensuelles des précipitations et la température de l'eau. En ce qui concerne le nombre des postes du Haut Danube et les données à insérer dans le bulletin, les experts de la Commission du Danube se sont concertés avec les experts de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne au cours de la réunion qui a eu lieu à Vienne les 25 et 26 novembre 1957.

Point 5 : Préparer une description complète des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube.

Lors de l'élaboration du chapitre "Description des principaux hivernages du Danube" de l'indicateur kilométrique du Danube, l'appareil de la Commission s'est servi, comme on le sait, de la documentation reçue en 1956 des organisations compétentes danubiennes. Cependant, étant donné que des modifications ont pu se produire dans les données caractérisant l'état actuel des hivernages et des abris provisoires sur le Danube, l'appareil de la Commission a demandé aux organisations compétentes des Etats danubiens de lui faire parvenir des données complètes et à jour conformément au schéma établi. Ces données ont été reçues et, à l'heure actuelle, l'appareil de la Commission a terminé l'établissement de la description des hivernages et abris provisoires sur le Danube.

Cet ouvrage comprend un texte qui contient les données nécessaires sur les hivernages et les abris provisoires situés sur le parcours navigable

du Danube du port de Regensburg au port de Sulina (position, gabarits, capacité, aménagement, degré de protection contre la glace, taxes d'hivernage, moyens de communication et de transport, etc.) et les plans schématiques de la disposition des hivernages.

En annexe à la description se trouve un tableau synoptique des données caractéristiques des hivernages et des abris provisoires et le schéma de leur disposition sur le Danube, de Regensburg à Sulina.

La publication de la description complète des hivernages et des abris provisoires sur le Danube est envisagée sous forme d'album aux dimensions de $7,5 \times 24$ cm, dans les deux langues officielles de la Commission du Danube.

Point 6 : Entreprendre le rassemblement du matériel des Etats danubiens pour l'élaboration des propositions ayant pour but le développement ultérieur de la coordination des observations hydrométéorologiques et des services hydrométéorologiques sur le Danube.

Comme on le sait, les représentants des Etats membres de la Commission du Danube ont présenté à la XIV^e session des informations sur l'application des recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

La session a pris note des résultats positifs obtenus dans le domaine de la coordination des méthodes d'observations hydrométéorologiques et du dépouillement des données d'observations et, tenant compte de l'importance de la poursuite du développement de la coordination des services hydrométéorologiques sur le Danube, a chargé l'appareil de la Commission d'étudier les informations des représentants et d'élaborer sur leur base des propositions concrètes, visant la poursuite du développement de la coordination des services hydrométéorologiques et le perfectionnement des observations hydrométéorologiques.

Exécutant ces indications, l'appareil de la Commission a élaboré des propositions concrètes approuvées par les experts participant aux travaux de la XV^e session de la CD et ayant pour but la poursuite de la coordination de l'organisation des observations hydrométéorologiques, le dépouillement des données d'observations et les services d'information et de prévisions.

En vue de la réalisation pratique des dites propositions, l'appareil de la Commission s'est adressé, courant de l'année, aux organisations compétentes des Etats danubiens pour leur demander de lui faire parvenir les données caractérisant les dispositions des principales stations hydrométéorologiques, du bassin danubien ainsi que le programme détaillé des observations qui y sont effectuées.

Par la classification et l'analyse de la documentation recueillie, l'appareil de la Commission projette de résoudre le problème primordial concernant l'utilité pratique de l'élaboration de propositions relatives à l'élargissement du réseau des stations et à l'unification du programme des observations qui y sont effectuées, afin que sur la base des données d'observations il soit possible de donner pour tout le bassin une caractéristique satisfaisante et uniforme du régime des précipitations atmosphériques, de la répartition de la couche de neige dans le bassin, de sa fonte et de l'écoulement des eaux de pluies et de fonte des neiges dans le bassin collecteur et les lits des cours d'eau.

Actuellement, l'appareil de la Commission a reçu le matériel caractérisant le réseau des stations hydrométéorologiques. L'appareil de la Commission estime qu'après avoir analysé en détails et classifié le matériel rassemblé, il serait utile de présenter à la XVII^e session de la Commission du Danube une information à ce sujet afin de déterminer la nécessité pratique de l'élaboration par l'appareil de propositions dirigées à l'élargissement du réseau des stations et à l'unification du programme des observations effectuées.

Point 7 : Poursuivre le recueil des données concernant les droits de navigation, les taxes particulières et les tarifs perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube et dans les ports danubiens (exception faite du cabotage) et préparer à l'édition le recueil de ces données.

En vue de la réalisation de ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a reçu en 1957, de la part des organismes compétents des Etats membres de la Commission, les données sur les taxes portuaires perçues sur les bâtiments. L'appareil a reçu en outre de la part des Administrations fluviales les données sur les taxes particulières perçues sur les bâtiments traversant les secteurs du Danube relevant de la compétence des Administrations.

Actuellement, sur la base des données reçues, l'appareil de la Commission prépare l'original du recueil des taxes qui sous forme de projet sera envoyé à tous les Etats membres de la Commission afin d'y recevoir de la part des organismes compétents des Etats danubiens, les observations et compléments éventuels.

Point 8 : Préparer un nouveau projet de recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.

En 1956, sur la base de la documentation reçue antérieurement de la part des organismes compétents des Etats danubiens, l'appareil de la Commission a élaboré un projet de recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, qu'il a envoyé à tous les Etats danubiens et au sujet duquel les observations et amendements lui ont été présentés jusqu'à la XV^e session de la Commission.

Le Groupe de travail chargé par la XV^e session de l'examen du projet desdites recommandations, ayant en vue les observations et propositions faites par les organismes compétents des Etats danubiens ainsi que la communication des experts de la République Fédérale d'Allemagne et de la République d'Autriche selon laquelle ils mettront à la disposition de la Commission les données nécessaires et leurs observations sur le projet discuté, recommanda de poursuivre l'examen de cette question à la XVI^e session. Comme suite à cette proposition, la XV^e session de la Commission du Danube chargea l'appareil d'établir un nouveau projet de recommandations en tenant compte des amendements et observations exprimés au cours des débats qui se sont déroulés au sein du Groupe d'experts et de le diffuser en temps opportun à tous les Etats danubiens.

Exécutant la dite décision de la XV^e session, l'appareil de la Commission a élaboré et envoyé à tous les organismes compétents des Etats danubiens le projet de recommandations établi dans la nouvelle rédaction, projet qui, conformément au point 3 de l'ordre du jour à titre d'orientation est présenté à l'examen de la XVI^e session de la Commission.

Point 9 : Préparer à l'impression un album des types de bâtiments naviguant sur le Danube, en indiquant leurs données caractéristiques.

Accomplissant ce point du plan, l'appareil de la Commission a établi le schéma de l'album des types des bâtiments naviguant sur le Danube et l'a envoyé à tous les Etats membres de la Commission pour que les organismes compétents en prennent connaissance et y apportent leurs observations éventuelles. Dès que l'appareil aura reçu les réponses des Etats danubiens il pourra entreprendre l'établissement définitif et l'édition de cet album.

Pour l'établissement du projet de l'album des types de bâtiments, l'appareil de la Commission ne dispose actuellement que d'une partie de la documentation, qui a été reçue des Etats danubiens membres de la Commission d'après la situation en 1956. On projette d'inclure dans la première partie de l'album les principales données d'exploitation technique sur la flotte de tous les Etats danubiens. La deuxième partie contiendra, par Etats danubiens, les données sur les parcs de bâtiments, d'après leurs principaux types et leurs données caractéristiques. L'album des types de bâtiments pourra servir de manuel pour tous ceux qui travaillent dans les services de commerce lorsqu'ils effectuent la planification et la réalisation du transport de marchandises sur le Danube, ainsi que d'ouvrage de référence pour les bateliers des Etats danubiens.

Point 10 : Recueillir et étudier les données concernant les normes de temps du chargement et du déchargement des bâtiments dans les ports danubiens en vue de la préparation d'un recueil.

L'appareil de la Commission a demandé les données nécessaires à ce sujet de la part des organisations compétentes de tous les Etats danubiens. Jusqu'à présent il a reçu du matériel de la part de la Hongrie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie, de l'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne. Actuellement, l'appareil poursuit le rassemblement des données et il pourra ensuite établir le projet de recueil concernant les normes de temps du chargement et du déchargement des bâtiments dans les ports danubiens et l'envoyer aux organisations compétentes des Etats danubiens afin d'y recevoir les observations et remarques éventuelles.

Point 11 : Préparer à l'impression un bulletin sur le trafic danubien en 1950—1955 et entreprendre le rassemblement de ces données pour 1956.

Accomplissant ce point du plan de travail, sur la base des données reçues de tous les Etats danubiens, l'appareil de la Commission a préparé à l'édition, en 1957, le bulletin de statistique, sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1950—1955 et l'a envoyé aux représentants à la Commission du Danube afin d'y recevoir les remarques et compléments éventuels.

Le bulletin de statistique de la Commission du Danube (trafic de marchandises sur le Danube en 1950—1955) comprend cinq parties, notamment :

1. Trafic général sur le Danube.
2. Trafic des ports danubiens.
3. Trafic sur le Danube, par pays de provenance et de destination.
4. Trafic dans le canal de Sulina.
5. Trafic dans le secteur des Portes de Fer.

Pour plus de clarté, chaque partie du bulletin est complétée par des graphiques et tableaux.

En outre, l'appareil de la Commission a établi le projet du formulaire pour le rassemblement des données annuelles sur le trafic des marchandises sur le Danube, ainsi qu'une note explicative à son sujet afin de recevoir, pour 1956 et les années à venir, des données unifiées. Le projet de formulaire mentionné prévoit la réception de données sur le trafic de marchandises dans les ports danubiens en ce qui concerne le volume des trafics d'exportation, d'importation, de transit et de cabotage sur les bâtiments nationaux et étrangers ainsi que les données sur les tonnes-kilomètres effectuées par les flottes nationales des Etats danubiens. Le projet de formulaire ainsi que la note explicative ont été envoyés à tous les représentants à la Commission du Danube afin d'y recevoir les observations éventuelles de la part des organismes compétents des Etats danubiens, après quoi l'appareil de la Commission pourra préparer pour publication le bulletin de statistique sur le trafic de marchandises en 1956 et 1957.

Actuellement, l'appareil de la Commission a déjà reçu de la part d'un nombre d'Etats danubiens une partie des données nécessaires sur le trafic de marchandises en 1956. Dès que l'appareil aura reçu les autres données il pourra publier le bulletin de statistique sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1956 et 1957.

Point 12 : Préparer à l'impression un ouvrage de référence des accords et traités en vigueur conclus entre les Etats danubiens et les organisations correspondantes au sujet des questions de la navigation sur le Danube.

En 1957, l'appareil de la Commission a rassemblé le matériel sur les traités et accords en vigueur dans les Etats membres de la Commission du Danube et, tenant compte des désirs exprimés par les experts des Etats danubiens à la XV^e session, a préparé le schéma de l'ouvrage de référence qu'il a expédié à tous les Etats membres de la Commission afin d'y recevoir de la part des organismes compétents de ces pays les observations et compléments éventuels.

La documentation indiquée dans le schéma de l'ouvrage de référence a été classée en ordre chronologique. Dans le schéma mentionné et dans les lettres d'accompagnement il a été noté que nombre de documents ont été reçus dans les langues nationales des Etats danubiens, en conséquence de quoi l'appareil de la Commission a des difficultés en ce qui concerne la traduction de ce matériel dans les langues officielles de la Commission. Actuellement, l'appareil de la Commission attend les observations et compléments susmentionnés ainsi que la documentation dans une des langues officielles de la Commission ; s'il les reçoit à temps il pourra éditer en 1958 l'Ouvrage de référence des accords et traités en vigueur, conclus au sujet des questions de la navigation sur le Danube.

Point 13 : Sur la base du matériel recueilli auprès des Etats danubiens, entreprendre la préparation à l'impression d'un recueil des lois concernant la navigation sur le Danube.

L'appareil de la Commission a préparé le schéma de ce recueil dans lequel, après l'avoir classée par pays et dans l'ordre chronologique, il a inclut toute la documentation reçue pour publication de la part des Etats membres de la Commission du Danube.

Afin de recevoir de la part des organismes compétents des Etats danubiens leurs observations et modifications éventuelles, ainsi que des indications au sujet des lois actuellement modifiées ou ayant perdu leur vigueur, l'appareil de la Commission a envoyé aux représentants des Etats membres de la Commission le schéma du recueil des lois qu'il a établi.

En outre, l'appareil de la Commission a demandé aux représentants des Etats danubiens que les lois sur la navigation danubienne lui soient envoyées dans une des langues officielles de la Commission vu que leur traduction dans les langues officielles de la Commission présente des difficultés. Jusqu'à présent les Etats danubiens n'ont pas présenté d'observations, de compléments ou de modifications au sujet du schéma mentionné.

Point 14: Acquérir, de l'amont vers l'aval, une connaissance générale du secteur du Danube d'Ulm à Sulina, au point de vue nautique et technique, et présenter une information sur la dite question.

Accomplissant ce point du plan de travail, un groupe composé de fonctionnaires de l'appareil a, en septembre 1957, parcouru le Danube de Budapest à Sulina. Au cours de ce voyage, les fonctionnaires de l'appareil de la Commission ont pris connaissance de la situation existant actuellement sur le Danube au point de vue nautique et technique et en particulier sur les secteurs du Danube où des travaux de régularisation ayant pour but l'amélioration des conditions nautiques sont projetés pour le proche futur. Les fonctionnaires de l'appareil ont en particulier pris connaissance du balisage actuel du chenal, des ouvrages hydrotechniques, de l'aménagement des ports danubiens et ils ont visité les chantiers de constructions navales de certains Etats danubiens et le Laboratoire hydrotechnique de Bucarest.

A la suite de cette inspection, il a été établi que les travaux de régularisation exécutés jusqu'à présent sur les divers secteurs du Danube ont contribué à l'amélioration des conditions de navigation; toutefois, il y a un grand nombre de secteurs sur lesquels des travaux de régularisation n'ont pas encore été exécutés, à la suite de quoi les conditions nautiques y exigent une amélioration.

Il paraît désirable que les organismes compétents des Etats danubiens et les Administrations fluviales exécutent en temps utile sur leurs secteurs respectifs les travaux de dragage dans les secteurs étroits et à faible profondeur du Danube lors des bas niveaux, réalisent une unification complète des signaux de balisage, conformément au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables, augmentent leur nombre sur certains secteurs du Danube et exécutent d'autres travaux dirigés à l'amélioration des conditions de la navigation.

Le voyage a aussi souligné la nécessité d'accélérer l'élaboration du plan des grands travaux sur le Danube et l'utilité d'effectuer régulièrement, à l'avenir, des voyages d'étude analogues sur le Danube.

En outre, toujours en vue de l'accomplissement de ce même point du plan de travail, un autre groupe de fonctionnaires a effectué, sur invitation du Ministère fédéral des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, un voyage d'étude sur le Danube du port de Regensburg au port de Passau et un troisième groupe de fonctionnaires a participé à l'inspection du secteur tchécoslovaque-hongrois du Danube du port de Bratislava au port de Komárno.

Aux voyages d'étude mentionnés, outre les fonctionnaires de l'appareil, participaient aussi les représentants des organismes compétents des Etats danubiens, ce qui permit aux fonctionnaires de l'appareil d'obtenir des informations détaillées sur les travaux exécutés sur les secteurs respectifs du Danube et d'avoir un échange de vues sur les perspectives de l'amélioration des conditions nautiques du Danube.

Les rapports respectifs établis au sujet de chacun des voyages mentionnés ont été diffusés aux représentants des Etats membres de la Commission du Danube.

Point 15 : Rassembler le matériel concernant :

- a) la responsabilité en cas d'abordage sur le Danube ;
- b) l'immatriculation des bâtiments naviguant sur le Danube ;
- c) les documents de bord ;
- d) la prévention de la pollution des eaux du Danube ;
- e) les marques d'identification des bâtiments ;
- f) le transport des marchandises dangereuses sur le Danube,

en vue de leur étude et unification ultérieure.

En vue de l'accomplissement de ce point, l'appareil de la Commission a envoyé aux représentants des Etats membres de la Commission des lettres correspondantes dans lesquelles il les informait sur les documents dont dispose déjà l'appareil et leur demandait de lui faire parvenir la documentation complémentaire reflétant la réglementation des problèmes donnés dans les pays respectifs. A ce sujet, l'appareil de la Commission considère que la tâche dont il a été chargé par ce point du plan de travail est liée avec l'accomplissement du point 16 : "Participation des représentants de l'appareil aux travaux des organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation", car la documentation rassemblée donnerait à l'appareil la possibilité de tenir compte de l'opinion des organismes compétents des Etats membres de la Commission sur les questions examinées aux réunions de ces organisations internationales.

Actuellement, l'appareil de la Commission a reçu une partie de la documentation susmentionnée, sur la base de laquelle il projette d'entreprendre en 1958 l'élaboration du projet de propositions au sujet de l'unification des documents de bord prévus par l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et de celle des dispositions concernant les marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube.

Point 16 : Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer, dans le cadre de la collaboration avec les organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation, aux travaux des organismes suivants :

- a) Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE
- b) Groupe de travail du Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE pour le projet de Convention relatives au contrat de transport international de marchandises en navigation intérieure
- c) Groupe de travail du Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE pour le transport des marchandises dangereuses en navigation intérieure

- d) Groupe d'experts pour le transport des liquides combustibles
- e) Groupe d'experts auprès de l'IIUDP pour les projets de Conventions concernant la saisie, l'assistance et le sauvetage ainsi que la limitation de la responsabilité de l'armateur
- f) Groupe d'experts pour l'unification des règlements de police et de la signalisation
- g) Groupe d'experts pour l'unification des documents de bord et des marques d'identification des bâtiments
- h) XIX^e Congrès de l'AIPCN

En 1957, l'appareil de la Commission a participé aux travaux du Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE, du Groupe de travail pour le droit fluvial de ce Sous-Comité (examen des projets de Convention relative au contrat de transport international de marchandises en navigation intérieure et de Convention sur la responsabilité en cas d'abordage), des Groupes d'experts pour l'unification des règlements de police, de la signalisation, des documents de bord et des marques d'identification des bâtiments, et du XIX^e Congrès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation. En outre, l'appareil de la Commission a participé à la réunion de la Commission du Conseil d'assistance économique mutuelle pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, ainsi qu'aux travaux du Groupe d'experts auprès de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, chargé de l'examen des projets de conventions concernant la saisie, l'assistance et le sauvetage ainsi que la limitation de la responsabilité de l'armateur.

En résultat de la participation des fonctionnaires de l'appareil de la Commission aux travaux des réunions des organisations internationales susmentionnées, les contacts entre la Commission du Danube et ces organisations se sont renforcés et certaines dispositions du domaine de la navigation sur le Danube ont été reflétées dans les documents élaborés pour les voies navigables internationales. Des rapports détaillés au sujet de la participation aux travaux mentionnés ont été envoyés à tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube.

Outre les experts de la Commission du Danube, les experts de la Tchécoslovaquie, de la Yougoslavie et de l'Union Soviétique ont aussi participé aux travaux des organisations internationales susmentionnées ; les délégués de la Hongrie et de la Bulgarie ont pris part aux travaux du Sous-Comité des transports par voies navigables.

Afin qu'il soit tenu compte de l'opinion de tous les Etats danubiens en ce qui concerne les questions examinées aux réunions du Sous-Comité, des Groupes de travail et des Groupes d'experts de la C. E. E., il est désirable que les délégations et les experts de tous les Etats membres de la Commission du Danube participent aux travaux de ces organismes.

Publications de la Commission

Les procès-verbaux de la XIV^e session et les Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube ont paru dans la première moitié de mai 1957. Leur publication était projetée pour fin 1956, mais pour des raisons d'ordre technique découlant du travail de l'imprimerie elle fut remise à 1957.

Le texte préliminaire des procès-verbaux de la XV^e session a été établi en russe et en français et expédié à tous les représentants des Etats membres de la Commission puis remis à l'imprimerie pour être édités avant la XVI^e session.

Le Routier du Danube (Description nautique du secteur des ports de Turnu-Severin et Kostol au port de Sulina) en français a été ronéotypé dans la quantité nécessaire et envoyé aux Etats danubiens dans la première moitié de septembre 1957. L'impression en français des routiers des autres secteurs du Danube (Description nautique du port de Devin au port de Mohács et du port de Mohács aux ports de Turnu-Severin et Kostol) sera terminée prochainement.

Un travail considérable a été effectué dans le domaine des traductions ; ainsi, outre la traduction du matériel que l'appareil élabore au cours de l'accomplissement du plan de travail de la Commission, nombre d'autres documents reçus des autres organisations internationales à la suite de la participation des fonctionnaires de l'appareil aux réunions des organisations susmentionnées, ont été traduits dans les langues officielles.

Archives

Par suite de l'augmentation du volume des archives de la Commission, ces dernières ont été transférées dans une salle spéciale et le relevé des documents a été établi.

Recrutement de l'appareil de la Commission du Danube

Au cours de la période écoulée les changements suivants sont survenus dans l'état du tableau du personnel de la Commission du Danube :

Ont été rappelés :

le directeur-adjoint pour le Secrétariat, M. LOGOUNOV V. D., citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (le 12. 9. 1957) ;

l'inspecteur pour la surveillance sanitaire de la section de navigation, M. PETREANU R., citoyen de la République Populaire Roumaine (le 20. 8. 1957) ;

la sténo-dactylo de la section de correspondance, d'édition et des archives, Mlle BELOVA L. M., citoyenne de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (le 1. 8. 1957) ;

la sténo-dactylo de la même section, Mlle PLATONOVA E. I., citoyenne de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (le 31. 8. 1957).

Au cours de la même période, les fonctionnaires suivants ont été délégués pour le travail dans l'appareil de la Commission :

1. le directeur-adjoint pour le Secrétariat, M. MAKEIEV A. A., citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (le 5. 8. 1957)

2. la sténo-dactylo de la section de correspondance, d'édition et des archives, Mlle ISSAIEVA L. S., citoyenne de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (le 19. 6. 1957).

Conformément au tableau du personnel en vigueur, approuvé par la IX^e session de la Commission du Danube, d'après la situation au 30 novembre 1957, 26 des 33 postes du tableau sont occupés, dont 11 des 16 postes du Secrétariat et 14 des 16 postes des Services.

D'après la situation au 30 novembre 1957, l'appareil de la Commission recruté conformément au tableau de service, se présente comme suit :

citoyens de la RPB	3 personnes
citoyens de la RPH	9 personnes
citoyens de la RPR	3 personnes
citoyens de l'URSS	3 personnes
citoyens de la République Tchèque Slovaque	4 personnes
citoyens de la RPFY	4 personnes

En outre 9 employés non-inscrits au tableau du personnel, citoyens de la République Populaire Hongroise, travaillent dans l'appareil de la Commission du Danube.

Le rapport sur l'exécution du budget de la Commission d'après la situation au 1^{er} janvier 1958 est présenté séparément dans la présente session de la Commission.

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 1^{er} janvier 1958

	En florins	
I. RECETTES		
Versements des Etats danubiens au fonds bud- gétaire pour 1957	3 420 000	
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1957.	406 795	
<i>Autres revenus</i>		
a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	19 298	
b) Intérêts des comptes en banques	4 389	
c) Recette provenant de la vente d'objets d'in- ventaire	21 744	
d) Créiteurs	16 741	3 888 967
II. DEPENSES		
Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1957	3 749 146	
Différence de cours	74	3 749 220
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1958		139 747
a) Disponibilités en caisse	6 829	
b) Disponibilités en banques	113 761	
c) Obligations pour 1957	14 674	
d) Magasin	4 483	
	139 747	

Articles	Titre	En florins			
		Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponi- bles	Excédent de dépenses
1	<i>Appointements</i>	2 340 000	2 270 911	69 089	
	a) Appointements de base	1 702 000	1 662 377	39 623	
	b) Augmentation pour connaissance de langues étrangères	161 000	155 212	5 788	
	c) Augmentation pour les années de service	226 000	214 540	11 460	
	d) Allocation pour enfants	85 000	84 702	298	
	e) Appointements du personnel non- inscrit au tableau	166 000	154 080	11 920	
2	<i>Charges sociales</i>	35 000	34 129	871	
	a) Frais d'assurances sur les salaires	26 200	26 189	11	
	b) Versements au fonds culturel...	8 800	7 940	860	
3	<i>Frais d'administration</i>	411 000	413 869		2 869
	a) Fournitures de bureau	15 000	15 000	—	
	b) Frais d'imprimerie	6 000	5 982	18	
	c) Frais de poste, télégramme et téléphone	61 200	64 409		3 209
	d) Location et entretien des immeu- bles	206 000	205 997	3	
	e) Réparation des immeubles	14 300	14 300	—	
	f) Acquisition de l'inventaire de petite valeur	4 786	4 784	2	
	g) Entretien et réparation des auto- mobiles	90 000	89 683	317	
	h) Assurance des biens	13 714	13 714	—	
4	<i>Dépenses occasionnées par les mis- sions et déplacements des fon- ctionnaires</i>	160 000	183 854		23 854
	a) Frais de voyage, allocations jour- nalières et frais de logement...	88 000	101 744		13 744
	b) Frais de déplacement des fon- ctionnaires	25 000	38 020		13 020
	c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	47 000	44 090	2 910	
5	<i>Edition du matériel de la Commission</i>	555 000	493 340	61 660	
6	<i>Service et déroulement des sessions de la Commission</i>	100 000	99 974	26	

Articles	Titre	E n f l o r i n s			
		Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponi- bles	Excédent de dépenses
7	<i>Etudes de langues étrangères</i>	5 800	5 758	42	
8	<i>Achat de livres et de périodiques...</i>	14 000	17 148		3 148
9	<i>Investissements de capital pour l'achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport</i>	100 000	99 085	915	
10	<i>Réparation de l'inventaire et de l'outillage</i>	20 000	19 996	4	
11	<i>Service médical</i>	17 200	17 200	—	
12	<i>Dépenses diverses</i>	94 000	93 882	118	
	<i>a) Paiement de subsides pour traite- ment médical et paiement de pla- ces dans des stations balnéo-cli- matiques</i>	80 000	79 919	81	
	<i>b) Frais de représentation, primes et imprévus</i>	14 000	13 963	37	
	<i>Total</i>	3 852 000	3 749 146	102 854	

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

Le Chef-comptable
Signé: I. AVRAMESCU

BILAN
au 1^{er} janvier 1958

ACTIF	en florins	PASSIF	
Caisse (6393,50 fl.; 129,95 frs. suisses, 2,25 marks allemands, 45 lei roum., 1250 lires it. et 7,80 schil. autr. équivalant à 459,60 fl.)	6 829,10	Versements des Etats danubiens au budget de la Commission du Danube conformément à l'art. 10 de la Convention et à la décision de la XV ^e session 3 826 794,97	
Caisse d'Epargne Nationale, Budapest, compte N ^o 250 905	88 450,—	plus	
Banque Nationale de Hongrie, Budapest, compte "clearing-dollars yougoslaves"	1 820,35	Autres revenus 45 430,66	
Banque Nationale de Hongrie, compte "dollars livres" 1080,25	12 681,14	3 872 225,63	
Banque Nationale de Hongrie, compte "frs suisses" 2218,84	6 080,81	moins	
Banque d'Etat Tchecoslovaque, compte N ^o 249/18/158	4 728,40	Dépenses effectuées en 1957 3 749 219,33	
Obligation de la RPB au budget de la Commission, conformément à la décision de la session de la CD	14 674,—	Solde transitoire au 1 ^{er} janvier 1958	123 006,30
Magasin	4 483,51	Créditeurs	16 741,01
	139 747,31		
			139 747,31

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

Signé: K. HALATCHEFF

Le Chef comptable

Signé: I. AVRAMESCU

Le 31 décembre 1957.

NOTE EXPLICATIVE

au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1957

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1957 est présenté à l'examen de la présente session conformément à l'art. 46 des Règles de procédure.

Le budget de la Commission du Danube, qui conformément à l'art. 10 de la Convention se compose des annuités des Etats danubiens membres de la Commission du Danube versées à raison d'une somme égale pour chaque Etat, a été approuvé par la XV^e session de la Commission du Danube dans un montant de 3 852 000 florins pour son chapitre des recettes et autant pour son chapitre des dépenses.

Chapitre des recettes du budget (en milliers de florins)

Le chapitre des recettes du budget était basé sur les suivants :

a) solde transitoire des ressources non-utilisées du budget pour 1956	406,8
b) versements des Etats danubiens membres de la Commission à raison de 570,0	3420,0
c) autres recettes prévues	25,2

Effectivement, le chapitre des recettes du budget se présente comme suit :

— solde des ressources non-utilisées du budget pour l'année 1956	406,8
— annuités des Etats danubiens, versées conformément à la décision de la XV ^e session	3420,0
— autres recettes	45,4
(versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission dans leurs logements : 19,3 ; intérêts des comptes en banques : 4,4 ; versements provenant de la vente d'objets d'inventaire : 21,7)	

Total 3872,2

La somme de 20,2 m. fl. excédant le chapitre des recettes du budget approuvé par la XV^e session provient de la vente de l'automobile SKODA-fourgon et de menus objets d'inventaire par suite des changements d'appartements.

La somme de 16,7 m. fl. figurant au poste "créditeurs" du chapitre "Passif" du bilan pour 1957 provient du surplus d'annuité versé par l'URSS

en 1957. Conformément aux indications du représentant, cette somme sera transférée au compte des annuités de l'URSS pour 1958.

Chapitre des dépenses du budget (en milliers de florins)

Le chapitre des dépenses, à tous les articles s'élève à ..	3749,2
Solde transitoire des ressources du budget pour 1956....	123,0

Dans le solde transitoire des ressources il y a, d'après la situation au 1^{er} janvier 1958, 2348,79 francs suisses, 1080,25 dollars et des petites sommes d'autres monnaies étrangères restées des missions.

L'obligation de la RPB dans la somme de 14 674 florins est en voie de transfert.

Dépenses des ressources, par articles :

Art. 1 — Appointements

Projeté	2340,0
Dépensé	2270,9

Les appointements ont été versés aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission en florins, conformément à la décision de la XV^e session, dans les sommes correspondant aux appointements approuvés par la X^e session et aux suppléments établis par le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires.

Les appointements du personnel non-inscrit au tableau (personnel de service) ont été payés conformément aux accords conclus selon la législation locale et les suppléments aux appointements conformément au Règlement ci-dessus mentionné.

Au cours de l'exercice, les postes d'inspecteur pour la surveillance sanitaire et de sténo-dactylo ont été libérés sans avoir été réoccupés, de même un chauffeur et une femme de service ont été libérés. En conséquence, à l'art. "Appointements" il y a un solde de 69,1 m. fl.

Art. 2 — Charges sociales

Projeté	35,0
Dépensé	34,1

A cet article ont été payées les assurances du personnel non-inscrit au tableau et des employés temporaires, conformément à la législation locale.

Art. 3 — Frais d'administration

Projeté	411,0
Dépensé	413,9

Les sommes prévues à la plupart des postes de cet article ont été entièrement dépensées.

Il y a un excédent de dépenses de 3,2 m. fl. au poste c) "Frais de poste, télégramme, téléphone" résultant du nouveau tarif établi pour les conversations avec l'étranger.

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

Projeté	160,0
Dépensé	183,9
Excédent de dépenses	23,9

Au poste *a)* "Frais de voyage, allocations journalières et frais de logement" ont été payées les missions qui ont eu lieu en 1957. Ce poste présente un excédent de dépenses de 13,9 m. fl., qui provient de ce qu'au cours de l'exercice il y a eu des missions qui n'ont pas été prévues, mais dont la nécessité s'est fait sentir au cours de l'exécution du plan de travail de la Commission.

Au poste *b)* "Frais de déplacement des fonctionnaires il a été dépensé 38,1 m. fl. au lieu des 25,0 m. fl. approuvés. L'excédent de 13,1 m. fl. à ce poste provient du règlement des comptes, effectué conformément au Règlement ci-devant mentionné, avec cinq fonctionnaires partis et trois nouveaux fonctionnaires arrivés.

Au poste *c)* "Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé" ont été payés les frais de voyage de 19 fonctionnaires et des membres de leurs familles, partant en congé ; il y a à ce poste un solde de 2,9 m. fl.

Art. 5 — Publication du matériel de la Commission

Projeté	555,0
Dépensé	493,3

Les frais d'imprimerie pour l'édition des Procès-verbaux des XIV^e et XV^e sessions, des Annaires hydrologiques pour 1954 et 1955, de l'Indicateur kilométrique et des bulletins hydrologiques mensuels, ainsi que d'autres dépenses provenant de la préparation à l'édition du matériel ont été payés à cet article. Il y a un solde de 61,7

Art. 6 — Service et déroulement des sessions de la Commission

Projeté	100,0
Dépensé	100,0

Ont été payés les frais provenant de la réunion des représentants tenue en mars 1957 et du déroulement de la XV^e session.

Art. 7 — Etudes de langues étrangères

Projeté	5,8
Dépensé	5,8

Art. 8 — Achat de livres et de publications périodiques

Projeté	14,0
Dépensé	17,1

L'excédent de 3,1 m. fl. provient du changement de cours qui s'est produit lors du payement de la facture pour les 19 tomes du Recueil des Cours de l'Académie de Droit international reçus de Paris.

Art. 9 — Investissement de capital pour l'achat de divers objet d'inventaire et de moyens de transport

Projeté	100,0
Dépensé	99,1

Ont été achetées deux automobiles SKODA, une SKODA-fourgon, 3 garnitures de salle à manger et 2 garnitures de chambre à coucher, ainsi que d'autres objets d'inventaire pour compléter l'aménagement des logements des fonctionnaires et de l'immeuble de service.

Art. 10 — Réparation de l'inventaire et de l'outillage

Projeté	20,0
Dépensé	20,0

La somme mentionnée a été dépensée pour réparer les objets d'inventaire se trouvant dans l'immeuble de service et les logements des fonctionnaires.

Art. 11 — Service médical

Projeté	17,2
Dépensé	17,2

La somme a été, conformément à l'accord conclu, versée pour les services médicaux fournis aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission et aux membres de leurs familles.

Art. 12 — Dépenses diverses

Projeté	94,0
Dépensé	93,4

A cet article ont été payés des subsides pour le paiement de places dans des stations balnéo-climatiques lors du départ des fonctionnaires en congé, des allocations-naissance et des allocations-maladie pour les fonctionnaires et les membres de leurs familles.

Au même article ont été payés les frais de représentation et les frais imprévus.

D'après la situation au 1^{er} janvier 1958, il se trouve dans l'immeuble de service et dans les logements des fonctionnaires des objets d'inventaire achetés en différentes monnaies au cours de 7 années, dont le coût s'élève à 595,0 roubles et la valeur d'usage moyenne est de 50%.

Les objets sont inventoriés et vérifiés annuellement.

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube

Le groupe de travail, formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédure et à la décision de la XV^e session de la Commission du Danube, a tenu ses réunions les 13, 14 et 15 janvier a. c.

Aux réunions du groupe de travail ont participé de la part de la

Délégation bulgare

— M. Stoïtchev
M. Staïkov
M. Konstantinov
M. Kojouharov
M. Blaskov

Délégation hongroise

— M. Halász
M. Mikes
M. Szolár
M. Nagy
M. Néhai

Délégation roumaine

— M. Semenescu
M. Grăciun
M. Filimon
Mme Löwe

Délégation soviétique

— M. Younakov
M. Kapikraïan
M. Keiline
M. Golochtchapov
M. Laboutov

Délégation tchécoslovaque

— M. Štekl
M. Kania
M. Fišer
M. Brňák
M. Lavrenčík

Délégation yougoslave

— M. Malešev
M. Petrović
M. Stalio
Mme Vitaljić

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, notamment MM. Malovecký et Ivlev, ont participé à l'activité du groupe de travail.

M. Kapikraïan, suppléant du représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, a été élu président du groupe de travail. En son absence, les réunions ont été présidées par M. Golochtchapov, expert de la délégation soviétique.

Le groupe de travail a discuté, par articles, le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube (CD/SES 16/4) et a examiné les observations présentées par les délégations des Etats danubiens au projet de recommandations (CD/SES 16/5) ainsi que les compléments aux observations formulés au cours des réunions du groupe de travail.

Ayant examiné le projet mentionné et les observations des délégations, le groupe de travail a considéré nécessaire de formuler dans une nouvelle rédaction les paragraphes suivants :

ad Partie I

§§ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 13, 21.

Ad Partie II

§§ 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 14.

Le groupe de travail a écouté la déclaration de la délégation de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie selon laquelle, conformément à la législation yougoslave, les dites Recommandations entreront en vigueur en République Populaire Fédérative de Yougoslavie après que les organes compétents auront exprimé leur opinion à leur sujet, ceci jusqu'au 1^{er} mars 1958 au plus tard.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail présente à l'examen de la session le projet de décision suivant au point 3 de l'ordre du jour :

"Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Adopter le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, élaboré par l'appareil de la Commission du Danube conformément à la décision de la XV^e session, en tenant compte des modifications apportées aux réunions du groupe de travail.

2. Recommander aux Etats danubiens membres de la Commission du Danube de tenir compte des Recommandations susmentionnées lors de l'élaboration de leurs règles sur la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.

3. Prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 la publication des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube."

RAPPORT

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 tenu ses réunions les 15 et 16 janvier 1958.

Aux réunions du groupe de travail ont participé de la part de la :

Délégation bulgare	— M. Staïkov M. Konstantinov
Délégation hongroise	— M. Némethi M. Kocsis
Délégation roumaine	— M. Semencescu M. Crăciun M. Filimon Mme Löwe
Délégation soviétique	— M. Younakov M. Keiline M. Laboutov
Délégation tchécoslovaque	— M. Štekl M. Kania M. Fišer M. Jiřík M. Klíma
Délégation yougoslave	— M. Malešev M. Paunović M. Stalio M. Petrović Mme Vitaljić

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, M. Malovecký, Mme Avramescu, MM. Elek et Majstorović, ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

M. Némethi, membre de la délégation hongroise a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail examina le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957 (CD/SES 16/6) et discuta par articles les chapitres des recettes et des dépenses.

Au cours du travail il a été proposé de former un groupe d'experts pour la vérification de l'organisation et des documents de la comptabilité.

Le groupe d'experts composé de MM. Németi, Paunović, Jiřík, Crăciun et Klíma, vérifia les opérations du chapitre des recettes du budget "autres revenus" et du chapitre des dépenses — articles 3 c), 4 a), 9, 10 et 12.

La vérification fut effectuée d'après les documents, les inscriptions dans le livre de caisse, le journal, les fiches ; la méthode de tenue de l'inventaire fut également examinée.

Le groupe d'experts a établi que l'organisation de la comptabilité assure entièrement le contrôle des dépenses des ressources de la Commission.

Le groupe d'experts recommande à la comptabilité de la Commission de tenir compte des observations faites au sujet du journal d'inscription de l'inventaire.

Après avoir examiné le rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957, le groupe de travail constate que les dépenses ont été effectuées selon les buts prévus.

L'excédent de dépenses à l'art. 3 dans la somme de 2,8 m. f., à l'art. 4, dans la somme 23,9 m. f. et à l'art. 8 dans la somme de 3,2 m. f. s'est produit par suite de la nécessité de l'exécution du plan de travail et a été couvert au compte des ressources non-utilisées d'autres articles.

Le groupe de travail note que l'appareil a fait preuve de précaution dans la dépense des ressources de la Commission et que le solde de 123,7 m. f. des ressources non-utilisées d'après la situation au 1^{er} janvier 1958 provient des sommes non utilisées du fait que certains postes de l'appareil sont restés vacants et du solde obtenu après le règlement des factures définitives pour l'impression des publications de la Commission.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVI^e session, le projet de décision suivant concernant l'exécution du budget de la Commission pour 1957 :

"Ayant étudié et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1957 et le rapport du groupe de travail, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1^{er} janvier 1958 —

ACTIF — 139 747,31 florins

PASSIF — 139 747,31 florins

conformément à l'annexe à CD/SES 16/6.

2. Approuver l'excédent de dépenses dans la somme de 29,9 m. fl. qui se présente aux articles 3, 4 et 8.

3. Prendre acte du rapport du groupe de travail pour les questions financières."

INFORMATION

au sujet de l'entretien du chenal sur le secteur bulgare du Danube en 1955—1957

Dans le but d'améliorer les conditions de navigation sur le secteur bulgare du Danube, en 1955—1957 les travaux suivants ont été exécutés :

a) *Travaux de régularisation*

Pour parer au rétrécissement du bras navigable devant le port Svistov menacé par les dépôts d'alluvions, en 1957 a été commencé l'approfondissement de la coupure. Le volume des travaux d'approfondissement projetés est de 300 000 m³.

Après l'exécution des travaux de régularisation la navigation dans ce bras sera possible lors de basses eaux, et la superficie du port Svistov sera considérablement augmentée.

La coupure aura les gabarits suivants, par rapport à l'étiage navigable et de régularisation : 2,5 m de profondeur, 50 m de largeur et un rayon de courbure de 3000 m.

Au cours de cette année la rive droite, aux km 458—461, a été renforcée afin de la protéger contre l'affouillement. Les travaux de renforcement qui consistent en un système d'épis seront terminés dans un délai de 3 ans ; leur coût s'élèvera à 3 100 000 levas.

b) *Travaux de déblaiement du chenal des obstacles à la navigation.*

Jusqu'en 1953, tous les grands obstacles sous-eau entravant la navigation furent écartés sur le secteur bulgare du Danube ; au cours des années qui ont suivi le renflouement des bâtiments et autres objets coulés, ayant une influence défavorable sur le régime du lit et sur la navigation, a continué. Pendant la période considérée les bâtiments suivants furent renfloués :

en 1955 — 4 bâtiments jaugeant 1500 t

en 1956 — 6 bâtiments jaugeant 820 t

en 1957 — 4 bâtiments jaugeant 750 t

c) *Travaux exécutés pour améliorer les conditions dans les ports, les hivernages et abris d'hiver.*

Pour élargir et améliorer les ports danubiens bulgares les travaux suivants furent exécutés :

Dans le port Riahovo : le mur de quai a été prolongé de 40 m ; dans le port Pirgovo — un nouveau mur de quai en pierre, d'une longueur de 15 m et un immeuble pour les bureaux ont été construits ; dans le port

Stanevo : un nouveau mur de quai en pierre, d'une longueur de 30 m, a été construit.

Dans la région du port de Roussé un mur de soutènement en pierre d'une longueur de 600 m a été construit.

Dans la région du port de Popina la construction d'un mur de soutènement en pierre pour le renforcement de la rive a été entreprise.

Au cours des trois ans, des travaux d'approfondissement (d'un volume de 517 000 m³) furent exécutés pour entretenir des profondeurs navigables dans les ports et les hivernages bulgares.

Pour accélérer la manutention la mécanisation de ces travaux a été considérablement intensifiée dans les ports Roussé et Lom où furent installées encore deux grues à portique d'une capacité de 5 tonnes. La mécanisation auxiliaire du port a été également intensifiée (chariots, baladeuses, chariots électriques, chariots-élévateurs, tapis roulants, etc.).

Dans le port de Roussé, un nouveau chantier naval de construction et de réparation et un dock d'une grande capacité sont en voie de construction. Un nouvel hôpital pour les marins y a été ouvert. Une centrale électrique a été construite dans le port de Lom, les travaux d'aménagement des ports bulgares sur le Danube continuent.

d) *Balisage de la voie navigable*

Sur le secteur bulgare du Danube, le balisage du chenal s'effectue conformément aux Recommandations adoptées par la Commission du Danube. Tous les signaux éclairés fonctionnent automatiquement jour et nuit. L'entretien de la voie navigable du secteur bulgare s'effectue en commun avec les organes de la République Populaire Roumaine, conformément à l'accord signé à ce sujet. L'entretien du balisage flottant s'effectue par les organes de la République Populaire de Bulgarie sur le secteur du port de Silistra au port de Somovit (km 375—610), et par les organes de la République Populaire Roumaine sur le secteur du port de Somovit à l'embouchure du Timok (km 610—845). Chaque pays entretient respectivement les feux côtiers établis sur sa rive.

En 1957, le balisage entretenu lors des niveaux moyens par la partie bulgare se composait de :

phares côtiers	—	27
balises éclairées	—	37
balises simples	—	22
signes kilométriques	—	470
autres signaux	—	28

Un tel balisage assure la navigation de jour et de nuit. Pour améliorer les conditions du système de conduite par le timonier sur le Danube, la Bulgarie dispose des possibilités matérielles pour augmenter le nombre des signaux flottants et côtiers. Les organismes bulgares estiment nécessaire d'attirer l'attention sur le fait que sur le secteur bulgare du Danube les signaux flottants subissent fréquemment des avaries.

Au cours des trois dernières années, des bateliers inconnus ont endommagés 31 balises éclairées, détruisant leurs installations pour feux à éclats. Comme le matériel employé est fort coûteux, il est nécessaire que les sociétés

de navigation danubienne prennent des mesures à ce sujet et exigent des bateliers de prêter plus d'attention à la sauvegarde des signaux de balisage.

Pour informer les bateliers au sujet du balisage, des profondeurs sur les seuils, et sur d'autres données les intéressant, des "Avis nautiques pour les bateliers" sont publiés dès que survient une modification. En outre, paraît périodiquement "Le bulletin de l'aménagement de la voie navigable".

Journellement, à 15 h 30 mn, radio Sofia diffuse les données sur les niveaux d'eau d'après les principales stations hydrométriques ; pendant les périodes des basses eaux elle diffuse également des informations sur les profondeurs du chenal.

c) Observations hydrologiques

1. Observations stationnaires

Le long du secteur bulgare du Danube existe un réseau comprenant six stations hydrométéorologiques et 9 stations hydrométriques. Les stations hydrométriques se trouvent dans les ports Toutrakan, Nikopol, Somovit, Baïkal, Vadin, Kozlodui, Tzibar, Artchar, et Vidin. Les stations hydrométéorologiques se trouvent dans les ports Silistra, Roussé, Svistov, Oriahovo, Lom et Novo Selo. Les stations hydrométéorologiques observent les variations des niveaux d'eau, la pression atmosphérique, la température de l'air et de l'eau, l'humidité, la direction et la force du vent, la nébulosité, la visibilité et les précipitations.

Pendant les mois d'hiver, les stations hydrométéorologiques et hydrométriques observent régulièrement, à 8 h., la situation des glaces dans leur région et font des observations complémentaires sur les niveaux et sur les glaces, si l'embâcle occasionne un danger d'inondation.

2. Recherches concernant le lit du fleuve.

Pour améliorer les gabarits du chenal des recherches hydrologiques systématiques sont effectuées.

Sur les secteurs difficiles, des recherches sont effectuées au sujet des gabarits du chenal, du régime des eaux du fleuve et sur toutes les évolutions du lit.

Les recherches complexes sur les évolutions du lit s'effectuent à l'époque des eaux moyennes et basses. On élabore des levés hydrographiques montrant l'évolution de la formation du lit. Là où le fleuve se ramifie en plusieurs bras on jauge le débit d'eau de chaque bras et on y étudie le développement du lit au cours d'une longue série d'années. On effectue de même, des mesurages au sujet de la direction du courant sur les régions déterminées du fleuve. Trois fois par an est évaluée la vitesse du courant dans le chenal aux différents niveaux d'eau. Pendant les basses eaux, les profondeurs sur les seuils sont mesurées journellement.

Le jaugeage du débit et l'analyse de la composition de l'eau sont effectués aux principaux points du profil hydrométrique, notamment à Silistra, Svistov, Lom et Novo Selo. Près de Lom on examine aussi le débit solide.

L'analyse des éléments hydrologiques s'effectue conformément à la méthode établie dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydro-météorologique sur le Danube.

INFORMATION

sur l'entretien de la voie navigable sur le secteur soviétique du Danube en 1955—1957

Le secteur soviétique du Danube, du Tchatal d'Izmaïl (mille 43) jusqu'au Prut (mille 72), se trouve sous le contrôle permanent du Service hydrographique qui assure une navigation sans danger, s'occupe du déblaiement du chenal des obstacles entravant la navigation, de l'établissement et de l'unification de l'aménagement de la voie navigable, des travaux de régularisation, des observations hydrologiques et autres.

Le secteur du Danube du Tchatal d'Izmaïl au port de Reni est profond et large, les moyens de balisage sont en nombre suffisant et assurent une navigation de jour et de nuit normale pour les bâtiments maritimes et fluviaux.

Le secteur allant du Tchatal d'Izmaïl au port d'Izmaïl (bras Kilia) ne fait pas partie du Danube maritime, toutefois les bâtiments fluviaux et maritimes y naviguent librement, indépendamment de leur pavillon. Une description détaillée de l'état du chenal sur le secteur soviétique du Danube a été exposée dans les rapports de la délégation soviétique présentés aux VI^e et XIII^e sessions de la Commission du Danube.

Le système d'aménagement du secteur soviétique du Danube s'est développé selon ses particularités nautiques-hydrographiques et hydrologiques. Tenant compte que le lit du fleuve sur ce secteur est profond et légèrement sinueux, avec de longues sections rectilignes, le système de balisage prévoit le large emploi de signaux côtiers sous forme d'alignement éclairés et de feux de repère.

Les signes côtiers éclairés sont établis compte tenu des courbes du fleuve, et de manière que deux feux voisins soient visibles de part et d'autre. De telle façon, le bateau naviguant sur le fleuve suit effectivement son cours d'un feu à l'autre, ce qui donne, surtout dans l'obscurité, une orientation sûre en ce qui concerne la position du chenal.

Ce secteur étant profond, un écartement de l'axe du chenal de quelques dizaines de mètres dans un sens ou dans l'autre, n'influence pas la sécurité de la navigation. Des bouées éclairées de couleur correspondante sont établies là où se trouvent des bancs côtiers ou autres dangers nautiques (langues de terre, bancs et autres). Sur le secteur soviétique les signaux flottants simples ne sont pas employés du fait que, dans l'obscurité, ils présentent eux-mêmes des obstacles pour les petites embarcations et les canots.

Les oscillations saisonnières des niveaux d'eau sur le secteur soviétique du Danube n'ont pas d'influence essentielle sur les profondeurs du chenal. Les dangers nautiques sont en général stables, c.-à-d. que leurs configurations

et leurs caractères ne subissent, avec le temps, que des changements insignifiants. Par conséquent, les signes de balisage flottants (bouées éclairées) sont établis au début de la période de navigation et restent sur place jusqu'au commencement du charriage de glaces. Les bouées ne sont déplacées que si, lors des bas niveaux, la profondeur à leur emplacement est inférieure à 3 m ; les profondeurs sont enregistrées par des sondages de contrôle systématique effectués pendant la période de navigation.

A l'avenir le système de balisage sera amélioré par l'augmentation du nombre des signaux d'alignements éclairés, des feux côtiers, et par l'introduction d'appareils à éclairage électrique.

Les signaux de balisage installés sur le secteur confluent du Prut — Tchatal d'Izmail relèvent de la compétence des services respectifs de l'Union Soviétique et de la République Populaire Roumaine qui balisent respectivement la rive gauche, la rive droite et les côtés du chenal.

Le balisage de la rive gauche et du côté gauche du chenal du bras Kilia, à partir du Tchatal d'Izmail jusqu'au port Vilkovo (100 km) relève de la compétence du Service hydrologique soviétique.

Sur ce secteur, le côté droit n'est pas encore entièrement balisé. Cependant, au cours de l'année dernière il a été convenu avec les organes compétents de la République Populaire Roumaine de le baliser entièrement par des signaux éclairés et, à cette fin, la partie soviétique a transmis à la partie roumaine 10 appareils d'éclairage de construction la plus moderne, qui, apparemment, avec l'ouverture de la navigation en 1958, seront établis aux endroits convenus.

Sur tout le parcours du secteur de l'embouchure du Prut au port d'Izmail le balisage des côtés du chenal s'effectue d'après le système latéral, comme d'ailleurs sur toute la partie navigable du Danube.

Tout le balisage, tant côtier que flottant, ne doit pas être constamment desservi, il fonctionne automatiquement jour et nuit. La durée du fonctionnement du balisage dépend de celle de la période de navigation.

La mise en service des moyens de balisage au commencement de la saison de navigation et leur interruption à la fin de la saison de navigation, ainsi que tous les changements et toutes les défectuosités sont communiqués aux bateliers par des avis nautiques spécialement publiés à cet effet.

Tous les feux établis sur la rive droite du Danube sont blancs, à éclats (sauf les feux d'alignement), ceux installés sur la rive gauche sont rouges à éclats.

Le secteur indiqué est balisé de la manière suivante :

les feux côtiers ont un corps ajouré, de couleur blanche sur lequel est monté, sur la rive droite un fanal au feu blanc à éclats et sur la rive gauche un fanal au feu rouge à éclats.

Pour baliser les côtés du chenal on emploie des bouées et des balises. Le côté droit est balisé par des bouées ou balises noires, et le côté gauche par des bouées ou balises rouges. Toutes les bouées éclairées balisant les bancs côtiers de la rive droite ou d'autres dangers nautiques situés à droite du chenal ont un feu vert à éclats ; les bouées éclairées établies à gauche du chenal ont un feu rouge à éclats.

La bifurcation du chenal est marquée par des bouées rayées verticalement de bandes noires et blanches ou noires et rouges. Toutes les bouées placées sur le chenal portent un numéro qui correspond au kilomètre ou au mille auquel elles sont installées.

Les feux verts à éclats établis sur les bouées ont une période de 5 secondes, dont 0,5 sec. de lumière et 4,5 sec. d'occultation.

Les moyens de balisage établis sur le secteur donné assurent pleinement, tant de jour que de nuit, la navigation sans danger des bâtiments et des convois.

Actuellement, les réflecteurs à radiolocalisation passive manquent encore sur le balisage flottant, ce qui ne permet pas d'exploiter entièrement les installations de radar des bâtiments.

Au cours des années écoulées la Société de navigation danubienne et le Service de balisage ont adopté nombre de mesures qui assurent sur le secteur soviétique du Danube une navigation sans danger pour les bâtiments de tous les pays.

Sur le secteur soviétique du Danube des travaux furent effectués pour débayer entièrement le fleuve des objets coulés. Actuellement, il n'y a pas de bâtiments et autres objets coulés présentant un danger pour la navigation.

De 1955 à 1957 des grands travaux hydrotechniques furent effectués en vue de la construction de nouveaux hivernages et de l'amélioration de ceux existants, et de la reconstruction des ports.

Sur la rive gauche du Danube, dans la région du km 95,5, le bassin du chantier naval de réparation d'Izmail est chaque année élargi.

En 1957, la première partie du bassin avait déjà une capacité de 60 unités automoteurs et non-automoteurs ayant jusqu'à 4 m de tirant d'eau.

L'électricité, le téléphone et des voies d'accès ont été installés dans le bassin. Par suite des particularités hydrologiques locales des grands travaux ont été effectués afin d'élever des ramparts autour de bassin.

Rien qu'au courant de 1957, il a été dépensé 840 000 roubles pour l'élargissement du bassin.

A l'heure actuelle on termine la construction de la deuxième partie du bassin.

A l'avenir, la superficie du bassin sera doublée.

Dans le bras Steppovoi, prévu pour l'hivernage des bâtiments dans la région du port de Kilia, on observe une forte déposition d'alluvions ce qui nécessite chaque année des travaux d'approfondissement. Ces travaux effectués annuellement dans un volume important coûtent environ 500 000 roubles.

De grands travaux sont effectués pour améliorer et élargir les ports soviétiques danubiens sur le secteur Izmail-Reni.

Actuellement, les ports sont munis de moyens de manutention modernes permettant de réceptionner et manipuler une grande quantité de marchandises.

Les fronts d'amarrage des ports ont été agrandis. Rien que pour la modernisation des quais N^{os} 5 et 6 du port d'Izmail, il a été dépensé 6,5 millions de roubles au cours des années 1955—1957. On a entrepris la reconstruction des quais N^{os} 1, 2 et 4. Les travaux sur les quais N^{os} 1 et 2 seront terminés en 1958 et ceux sur le quai N^o 4 en 1959 ; le coût total des travaux est de 4,5 millions de roubles. Des travaux analogues ont été exécutés dans le port de Reni.

Des profondeurs permettant le stationnement des bâtiments maritimes à grand tonnage sont maintenues près des quais.

Stations hydrométriques sur le secteur soviétique du Danube

Il y a des stations hydrométriques à Reni, Kilia et Vilkovo.

Les postes hydrométriques observent les éléments suivants : les niveaux d'eau (durant toute l'année, deux fois par jour, à 8 h et 20 h), la température de l'eau (pendant la période libre de glaces), la température de l'air (toute l'année), les phénomènes des glaces ; en outre des échantillons d'eau sont prélevés pour déterminer sa composition chimique.

Les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le secteur soviétique sont appliquées par les mesures suivantes :

1. L'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne reçoit de l'Institut central des prévisions de l'Union Soviétique, à Moscou, les prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube, qui sont transmises aux capitaines des ports d'Izmaïl et de Reni pour en aviser les bateliers entrant dans ces ports.

2. Un bureau hydrométéorologique qui relève du Service Hydrométéorologique de la Direction d'Ukraine a été établi à Izmaïl. Le bureau prépare des prévisions météorologiques pour le Danube, depuis la mer jusqu'au confluent du Prut, observe les niveaux du Danube d'après les stations hydrométriques Izmaïl et Reni, établit les prévisions concernant l'embâcle et la débâcle sur le secteur soviétique du Danube, et transmet aux capitaines des ports, pour en informer les bateliers, les prévisions reçues de la Direction du Service Hydrométéorologique d'Ukraine au sujet de l'embâcle et de la débâcle sur tout le Danube, enregistre les radio-communications des Etats danubiens sur les niveaux d'eau du Danube et dresse sur leur base le bulletin journalier des niveaux d'eau.

INFORMATION

au sujet de l'entretien du chenal sur le secteur tchécoslovaque du Danube

L'information actuelle qui décrit les travaux exécutés sur les secteurs tchécoslovaque-autrichien, tchécoslovaque et tchécoslovaque-hongrois du Danube, est une suite à l'Information présentée par la délégation tchécoslovaque à la XIII^e session de la Commission du Danube et de ce fait il n'y est question que des travaux effectués en 1955, 1956 et 1957.

a) Travaux de régularisation effectués afin d'améliorer la voie navigable (digues longitudinales, épis, fermeture de bras secondaires, approfondissement du lit, protection des berges, rectification du lit)

En 1955, nombre de digues longitudinales furent endommagées et des bras secondaires fermés. Des épis furent également endommagés pendant la débâcle de 1956, quand par suite de l'embâcle le niveau d'eau s'est élevé sur le secteur Bratislava—Rajka—Šulany à une hauteur dépassant celle des inondations catastrophiques de juillet 1954.

En ce qui concerne les secteurs pris séparément la situation est la suivante:

Aux km 1817—1810 et 1807—1801, de fortes dépositions d'alluvions ont été observées.

Sur le secteur du km 1821, en résultat des travaux d'approfondissement, la voie navigable s'est améliorée considérablement. Aux km 1847—1842, l'exhaussement de trois épis eut pour résultat l'amélioration de la régularisation pour basses eaux.

Les principaux travaux eurent pour but l'exhaussement des digues longitudinales entre les km 1822—1810, le parachèvement de la fermeture "IV b" du bras situé au km 1832, la reconstruction des ouvrages du bras "D" au km 1823 et la fermeture du bras "Foki" au km 1815,4.

Les niveaux moyens de longue durée observés en été 1957 ont entraîné un important mouvement d'alluvions, qui en se déposant contribuèrent à leur tour à la formation d'un seuil aux km 1801—1802 où il a fallu immédiatement effectuer des travaux d'approfondissement. En outre, des travaux d'exhaussement des digues longitudinales ont été entrepris aux km 1817—1811.

Aux km 1868—1866, 1850, 1815, 1806, 1787—1786, 1744, 1742, 1726—1724, 1718, des travaux furent effectués pour le renforcement des berges.

Aux km 1865—1864, en aval et en amont du km 1840 et aux km 1822—1811, les digues longitudinales furent complétées et exhaussées.

Aux km 1870—1869, 1834—1831, 1847—1842, les ouvrages de régularisation pour bas niveaux existants furent complétés. Aux km 1849 (Sobros) — km 1835 (“Psie role”), au km 1832 (IV b — Šulany), au km 1824 (“D”), au km 1815,4 (“Foki”), les ouvrages fermant les bras ont été complétés ou reconstruits.

Outre les travaux ci-haut mentionnés, des travaux d'approfondissement furent effectués aux km 1869, 1822—1820, 1811—1810 et 1801—1802.

b) Travaux de nettoyage du chenal (nombre des bâtiments et autres obstacles à la navigation renfloués)

Dans la période mentionnée un bâtiment coulé à Devin ainsi que les bâtiments coulés à Kližská Nema et Kravany ont été renfloués ; en outre, le déblaiement des passes des ponts de Komárno et Štúrovo a été poursuivi.

c) Travaux effectués afin d'améliorer les conditions dans les ports d'hiver, dans les hivernages et sur les quais (construction de nouveaux fronts d'accostage et reconstruction de ceux endommagés, renforcement des berges, travaux d'approfondissement dans les ports d'hiver, équipement des quais)

Dans le port de Komárno, la rive sud du bassin d'hiver a été renforcée.

Dans les ports de Bratislava et Komárno, des dragages ont été effectués afin d'écarter les alluvions qui se sont déposées à l'entrée des bassins.

Outre les travaux fondamentaux, des travaux de réparation courante et d'entretien des ouvrages hydrotechniques des ports ont été également effectués.

d) Entretien de la voie navigable assurant une navigation normale, amélioration et unification du balisage (nombre de signaux permanents flottants et côtiers, éclairés et simples, et de signaux établis aux différents niveaux d'eau)

En 1955, le soin de l'aménagement de la voie navigable incombait : en aval du km 1794, aux organismes tchécoslovaques de la navigation, en amont du km 1794 — aux organismes hongrois ; en 1956, les organismes tchécoslovaques et hongrois ont échangé les secteurs entrant dans leur compétence.

En outre, les organismes tchécoslovaques de la navigation se sont occupés des questions de l'éclairage des passes navigables des ponts de Bratislava et de Medvedov et de la modification des signaux de balisage selon les recommandations de la Commission du Danube.

Sur le secteur tchécoslovaque du Danube, les moyens de balisage suivants sont en service :

espars noirs, y compris les jalons	207	pièces
espars rouges, y compris les jalons	201	„
balises	35	„
signaux d'avertissement	5	„
signaux d'alignement	27	„
feux côtiers	21	„

e) Observations hydrologiques et autres effectuées par les stations hydrométriques et étude des secteurs difficiles du Danube en vue d'améliorer les conditions de la navigation (stations hydrométriques, caractère des travaux effectués, équipement technique)

Pour déterminer les conditions de l'écoulement des eaux, des mesurages hydrographiques du lit principal et des bras secondaires ont été effectués dans l'alignement Asvány—Palkovičovo.

Les observations hydrologiques effectuées aux stations hydrométriques tchécoslovaques se font conformément aux Recommandations de la Commission du Danube. Elles sont enregistrées aux stations hydrométriques Bratislava, Rusovce et Komárno, et sont complétées par les données d'observation des stations hydrométriques Gabčíkovo, Palkovičovo, Medvedov, par les données sur les débits d'eau relevées aux stations hydrométriques Bratislava et Komárno et par les données sur les températures de l'eau enregistrées aux stations hydrométriques de Bratislava, Gabčíkovo et Komárno.

Jusqu'à présent, la Tchécoslovaquie établissait, d'après Bratislava et Komárno, les prévisions journalières des niveaux d'eau, en 1957 il fut convenu avec les organes compétents autrichiens d'élaborer des prévisions pour une plus longue durée.

En outre, l'Institut Tchécoslovaque de Recherches Scientifiques Hydrauliques élabore un projet de méthode de jaugeage du débit d'alluvions charriées (de fond).

Pour les travaux ci-haut mentionnés il a été dépensé :

a) livraison et pose de 76 940 m ³ de pierres de moellons, travaux de dragage (630 000 m ³) petites réparations et faucardement de la végétation	1 726 000 cour. tch.
dépenses générales	23 837 000 cour. tch.
b) renflouement des bâtiments coulés et des épaves	4 400 000 cour. tch.
c) dans les ports	2 244 000 cour. tch.
d) balisage du chenal	1 027 000 cour. tch.
e) travaux hydrologiques, plans et recherches inclus	1 128 000 cour. tch.

Le montant total des dépenses pour 1955, 1956 et 1957 s'élève à 34 362 000 cour. tch.

En 1955 et 1956, les niveaux d'eau ont été favorables à la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube. En 1957, comme il a déjà été mentionné, les hauts niveaux d'eau et les débits d'alluvions importants ont occasionné des changements dans le lit et, en automne, ont rendu la navigation difficile aux km 1801—1802 et 1810—1811.

Dans le but d'augmenter le volume des dragages, le matériel de dragage a été perfectionné et un nombre complémentaire de chalands pour le chargement du gravier a été mis à disposition afin que la capacité de ce matériel puisse être entièrement exploitée.

INFORMATION

sur l'aménagement de la voie navigable du secteur yougoslave du Danube

Sur le secteur yougoslave, le Danube a un lit peu stable, des rives qui résistent mal à l'effet d'érosion du courant, de grands affluents qui laissent dans le lit du Danube d'importants dépôts, des seuils mobiles formés par l'érosion du lit et des épaves de bâtiments coulés au cours de la guerre. Tout ceci a un effet défavorable sur la formation naturelle de la voie navigable et demande de grands efforts pour maintenir la voie navigable en état de sécurité et de navigabilité.

La solution adéquate et durable en ce qui concerne l'assainissement de cet état du fleuve et de la voie navigable exige l'exécution des travaux de régularisation auxquels il a été procédé en 1954/55. Entretemps, pour assurer une voie navigable favorable, des travaux d'entretien s'effectuent d'une manière permanente.

Ces travaux d'aménagement aux fins de la navigabilité du Danube consistent en des travaux dont le but est d'empêcher l'érosion des rives au moyen de constructions hydrotechniques et de consolidation des herges, en travaux pour éliminer les seuils de la voie navigable par voie de dragage, en renflouement des bâtiments coulés, etc.

En outre, dans l'intérêt de la sûreté de la navigation et de la sécurité des bâtiments, sont effectués des travaux de balisage et d'aménagement des ports d'hiver. Pour que tous les travaux susmentionnés puissent être exécutés régulièrement et en temps voulu, des relevés préliminaires et de contrôle ainsi que d'autres mesurages sont effectués durant toute la période navigable.

Au cours de 1957, les travaux d'aménagement suivants ont eu lieu sur le secteur yougoslave du Danube :

a) Travaux effectués pour empêcher l'érosion et consolider les rives:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. aux km 1419—1416, rive droite, entretien des ouvrages de consolidation de la rive, valeur approximative | 28 000 000 din. |
| 2. aux km 1307—1308 rive gauche, consolidation de la rive, valeur approximative | 10 000 000 din. |
| 3. aux km 1269—1267, rive gauche, consolidation de la rive, valeur approximative | 12 000 000 din. |
| 4. au km 1117, rive droite, constructions d'ouvrages parallèles, valeur approximative | 30 000 000 din. |
| 5. au km 872, rive droite, consolidation de la rive, valeur approximative | 5 000 000 din. |

Total : environ .	85 000 000 din.
-------------------	-----------------

b) Travaux pour écarter les seuils de la voie navigable :

Entre les km 1094—1103 et entre les km 1168—1173 il a été dragué 660 000 m³; valeur approximative 132 000 000 din.

c) Travaux pour écarter les obstacles de la voie navigable :

Renflouement des objets coulés sur le secteur entre les km 1096—1101 pour obtenir une voie navigable plus favorable et plus sûre. Il a été renfloué 7 objets importants; coût approximatif 32 500 000 din.

d) Aménagement des ports d'hiver :

Au moyen de travaux de dragage ont été aménagés les ports d'hiver de Baračka, Novi Sad, Kovin et Tami. Il a été dragué environ 67 000 m³; coût approximatif 23 500 000 din.

e) Travaux pour assurer la navigation au moyen de balisage :

A cet effet, il a été installé et maintenu 118 feux côtiers, 28 feux flottants et 137 signaux de jour auxiliaires; coût approximatif des travaux ... 14 500 000 din.

f) Autres travaux (relevés de contrôle et autres)

environ 12 000 000 din.

Au cours de 1957 il a été dépensé pour l'entretien de la voie navigable 310 000 000 de dinars.

Les frais d'entretien de la voie navigable au cours des dernières années, de 1955 à 1957, variaient plus au moins dans les limites du montant précité.

Ces frais d'entretien de la voie navigable ne comprennent pas les frais d'investissement pour les ouvrages des rives, ni pour les ouvrages hydro-techniques effectués dans le cadre des travaux de régularisation.

INFORMATION

au sujet de l'entretien du chenal sur le secteur roumain du Danube

Au cours de la période du 1^{er} janvier 1955 au 31 décembre 1957, afin d'entretenir et d'améliorer les conditions de navigation dans le secteur du Danube appartenant à la République Populaire Roumaine, de l'embouchure de la Nera jusqu'à la Mer Noire, à l'exception du chenal dans les secteurs de l'Administration Fluviale des Portes de Fer et de l'Administration Fluviale du Bas Danube, les organes compétents roumains ont effectué les travaux suivants :

a) Travaux de régularisation

Pour la régularisation des secteurs difficiles au point de vue de la navigation, des études et des projets appropriés ont été élaborés et des travaux de régularisation ont été entrepris sur leur base. Dans certains cas, là où l'évolution hydromorphologique du fleuve présentait des difficultés particulières, les travaux projetés ont été expérimentés sur des modèles au laboratoire hydrotechnique.

Les principaux travaux hydrotechniques et de régularisation exécutés en 1955—1957 sont les suivants :

1. Entre les km 624—634 dans la région du port de Corabia

Ces travaux comportent le renforcement des berges, la construction de digues longitudinales et transversales (épis), de même que le dragage pour assurer le calibrage nécessaire du lit et un débit d'eau correspondant aux exigences de la navigation dans la région du port Corabia.

Pendant la période mentionnée environ 7500 m³ de pierres et 25 000 m³ de matelas de fascinages ont été mis en oeuvre et plus de 700 000 m³ de matériaux ont été dragués.

Les travaux sont en cours d'exécution et seront poursuivis jusqu'à élimination des difficultés de navigation existant encore dans cette région.

2. Entre les km 489—491, dans la région du confluent du bras Smârda

Ces travaux comportent la protection et le renforcement des berges dans la direction du cours du fleuve, la construction d'un môle et le dragage.

Le projet a été expérimenté sur un modèle de laboratoire.

9000 m³ de pierres, 6000 m³ de matelas de fascinages, 800 pilotes en béton armé ont été employés et 450 000 m³ de matériaux ont été dragués.

Les travaux sont en cours d'exécution.

3. Entre les km 342—348, dans la région de l'embouchure du bras Bala

Les phénomènes complexes de perturbation, dûs à l'évolution du régime d'écoulement et de répartition des débits liquides et solides dans la zone

de la bifurcation du Danube et du bras Bala ont abouti à la formation d'un seuil (Caragheorghe) qui entrave la navigation sur le bras principal.

Pour y remédier, des travaux de régularisation de grande envergure ont été projetés pour tout le secteur Călarăsi-Hîrșova, comprenant le complexe hydraulique Danube-Bala-Borcea. Le coût des travaux projetés dépasse 100 000 000 de lei.

Des expériences sur un modèle à proportions réduites sont effectuées au Laboratoire hydrotechnique de Bucarest afin de trouver les solutions les plus appropriées à ce problème.

Les travaux expérimentaux de régularisation effectués pour empêcher l'élargissement de l'embouchure du bras Bala, exécutés en même temps que des expériences de laboratoire, ont donné les résultats attendus.

A cette occasion environ 3500 m³ de pierres et 15 000 m² de fascines ont été mis en oeuvre et plus de 100 000 m³ de matériaux ont été dragués.

Les travaux de régularisation sont en cours d'exécution et seront poursuivis après l'achèvement des expériences sur modèle.

4. Dragages dans le chenal

Au cours de la période mentionnée 180 000 m³ de matériaux ont été dragués afin d'éliminer les seuils aux endroits où ils entravaient la navigation.

Le coût total des travaux de régularisation exécutés au cours de la période analysée est de 16 000 000 de lei.

b) Travaux exécutés pour débayer le chenal des obstacles entravant la navigation

Au cours de la période 1955—1957, 19 épaves ont été renflouées et 160 km du chenal débarrassés des troncs d'arbres et autres obstacles de moindre importance.

Le coût des travaux est de 12 000 000 de lei.

c) Travaux exécutés afin d'améliorer les conditions de navigation dans les hivernages, les bassins et les ports

1. Le dragage dans les hivernages et les bassins d'hiver s'élève à 600 000 m³; les travaux respectifs ont assuré des conditions appropriées pour l'hivernage de tous les bâtiments se trouvant dans le secteur roumain du Danube.

2. Le dragage des bassins et des ports afin d'assurer l'accès des bâtiments aux darses d'exploitation s'élève à 1 600 000 m³.

3. Au cours de 1955—1957 ont été construits, rétablis et modernisés dans les ports fluviaux : 63 000 m² de plateformes et 15 000 m de quais, perrés et autres installations portuaires. Pendant la même période des travaux ont été exécutés dans le port de Cernavoda, des débarcadères ont été construits au point de passage Giurgeni-Vadul Oii et les berges ont été protégées dans la région des km 238—239.

Le coût total des travaux exécutés pendant la période examinée pour améliorer les conditions de navigation dans les abris d'hiver, bassins et ports s'élève à 59 millions de lei.

d) Balisage du chenal

Sur le secteur du Danube entre l'embouchure de la Néra et la Mer Noire, de même que sur les bras secondaires navigables, le balisage est effectué d'après le système uniforme d'aménagement de la voie navigable recommandé par la Commission du Danube en 1952.

Les organismes spécialisés roumains assurent le balisage côtier sur toute la rive gauche du Danube, le balisage flottant entre Turnu-Severin et le port Samovit (km 610), ainsi qu'entre Silistra (km 375) et Brăila, et le balisage côtier et flottant sur les bras navigables Borcea, Măcin et St. Georges.

Dans le bras Kilia, le balisage côtier sur la rive roumaine est effectué par les organismes spécialisés roumains.

Les organismes roumains effectuent et entretiennent le balisage côtier sur une longueur totale de 1278 km, et le balisage flottant sur 1074 km.

Dans le secteur entre l'embouchure de la Néra et Moldova Veche le balisage flottant est aux soins des organismes spécialisés de la R.P.F.Y., dans le secteur Samovit-Silistra des organismes de la R.P.B. et dans le bras Kilia de ceux de l'URSS. Les secteurs des Administrations Fluviales des Portes de Fer et du Bas Danube sont entretenus par les Administrations respectives.

Au cours des années 1955—1957 les organismes spécialisés roumains ont installé et entretenu des signaux de balisage dont le nombre augmente constamment à savoir :

en 1955 : 219 signaux, dont 170 sur le Danube et 49 sur les bras secondaires ;

en 1956 : 236 signaux, dont 182 sur le Danube et 54 sur les bras secondaires ;

en 1957 : 256 signaux, dont 190 sur le Danube et 66 sur les bras secondaires.

En 1955, le nombre minimum de signaux éclairés sur le Danube était de 122, tandis qu'en 1957 il atteignait 136.

En 1956—1957, outre les signaux mentionnés ci-haut, 76 nouveaux signaux côtiers simples, portant différentes indications ont été installés et entretenus, à savoir :

45 signaux — ancrage autorisé

15 signaux — ancrage interdit

10 signaux — virage (rondeau)

6 signaux — passage de bacs

Le principe de balisage adopté pendant la période donnée était d'assurer la navigation de nuit par l'emploi d'alignements, ce qui a été en grande partie réalisé.

En même temps, 1400 bornes kilométriques ont été entretenues sur le Danube et les bras secondaires.

Par des travaux d'entretien permanents, le fonctionnement continu du balisage a été assuré pendant toute la période de navigation de même que la coordination de l'emplacement des signaux aux différents niveaux d'eau.

Il faut toutefois mentionner les nombreuses avaries des moyens de balisage. Rien qu'en 1957 29 signaux flottants éclairés ont été complètement mis hors de service sur le Danube.

Le tableau de l'Annexe indique les signaux installés par les organismes roumains au cours des années 1955—1957, ainsi que leur signification.

Il est prévu d'augmenter en 1958 le nombre des signaux éclairés de 20% par l'installation de nouveaux feux de balisage à acétylène, fabriqués en R.P.R.

De cette manière la navigation, entre les signaux éclairés sera assurée par des alignements installés à 3 km de distance ; dans les points à visibilité critique cette distance sera diminuée.

e) Etudes et observations hydrologiques et hydrométriques

Le domaine des études et observations hydrologiques et hydrométriques a connu un développement particulier.

Pendant la période 1955—1957 des études et observations ont été effectuées aux 26 stations hydrologiques permanentes situées sur le Danube, à 10 autres stations situées sur les bras secondaires et aux stations locales installées dans les points critiques.

Des observations portant sur les variations du niveau des eaux, la température de l'eau, les phénomènes d'hiver, des observations hydrométéorologiques, etc. ont été effectuées journallement aux 26 stations principales, les données obtenues y ont été analysées.

D'importants résultats ont été obtenus par l'exécution de plus de 286 mesurages du débit liquide aux principales stations hydrométriques.

Pour déterminer les zones permettant une meilleure exploitation de la flotte et pour étudier les gabarits de navigation trois séries de mesurages de la vitesse du courant ont été effectuées à différents niveaux sur tout le secteur allant de Baziaș à la Mer Noire.

Des levés topohydrographiques à des profils se trouvant à 25—200 m de distance, avec 70 sondes au moins pour chaque profil, ont été effectués, sur le Danube sur une longueur de 750 km.

Des levés topohydrographiques sur une distance de 110 km ont été effectués également sur tous les bras secondaires situés sur le côté roumain du Danube.

Des levés sur en moyenne 30 km par an ont été effectués aux points difficiles.

62 mesurages et analyses des débits solides en suspension, de même que 105 analyses chimiques de la composition des eaux du Danube ont été faites sur tout le secteur de la R.P.R.

Sur la base des levés hydrographiques de précision, effectués pendant la période mentionnée, il a été procédé à l'élaboration d'une carte de navigation complète.

Jusqu'à présent, les travaux sur les lieux ont été exécutés et il a été procédé à l'élaboration du matériel recueilli pour dresser la carte du Danube de l'embouchure du Prut (km 135) à Corabia (km 635) ; les travaux se poursuivent. La carte sera imprimée par étapes.

Conclusions

Au cours de la période analysée les organismes spécialisés de la R.P.R. ont déployé une activité permanente en vue de l'entretien et de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, ceci en collaboration étroite avec les organismes spécialisés des pays riverains et les Administrations Fluviales des Portes de Fer et du Bas Danube.

Dans ce but, pour les travaux courants d'entretien : dragages, balisage, renflouement des épaves, études hydrométriques, etc., il a été dépensé environ 25 000 000 de lei par an (outre les travaux d'investissements dont le montant s'élève en moyenne à 14 000 000 de lei par an).

Des sommes et des moyens importants ont été prévus afin de continuer et d'améliorer cette activité.

TABLEAU
des signaux installés sur le Danube et les bras secondaires
en 1955—1957 par la R. P. R.

	1955		1956		1957	
	Danube	bras secon- daires	Danube	bras secon- daires	Danube	bras secon- daires
Signaux éclairés	122	28	129	33	136	39
Signaux simples	48	21	53	21	54	27
Total.....	170	49	182	54	190	66

INFORMATION

sur les travaux exécutés sur le secteur hongrois du Danube en 1955—1957
en vue de l'amélioration des conditions de navigation

L'information concernant le secteur hongrois du Danube se compose de deux parties. La première partie se rapporte au secteur de frontière entre la Hongrie et la Tchécoslovaquie, la deuxième au secteur hongrois.

I. Secteur de frontière hungaro-tchécoslovaque

Sur le secteur de frontière hungaro-tchécoslovaque, s'étendant de Rajka au confluent de l'Ipoly (km 1850—1708), les travaux de régularisation et d'entretien furent exécutés à frais partagés avec la Tchécoslovaquie.

Année 1955

a) Travaux de régularisation

Sur la partie amont du secteur Rajka—Gönyü (km 1850—1791), les travaux furent exécutés en vue de réduire l'exhaussement du fond du lit, d'améliorer les conditions de navigation, et enfin pour assurer l'évacuation des glaces.

Des épis furent construits : 4 entre les km 1847—1842 (Rajka—Duna-kiliti), 5 entre les km 1834—1821 (Cikolasziget—Kisbodak) et 2 entre les km 1829—1826 (Kisbodak—Lipót). Une nouvelle digue longitudinale a été construite en aval du quai de chargement de Gönyü, entre les km 1791—1789.

L'effet avantageux des ouvrages s'est déjà fait sentir sur les conditions nautiques du chenal : le banc de sable déposé près de Gönyü, en face de la pointe de l'île Erebe, s'efface et le chenal s'y élargit.

Sur le même secteur, dans le cadre des travaux d'entretien (en dehors de l'entretien courant des ouvrages de régularisation) le lit du fleuve a été dragué entre les km 1825—1822 (Dunaremete—Lipót) et 1816—1811 (Ásvány-ráró—Palkovičovo).

Au total 31 600 m³ de moellons furent mis en oeuvre, et 197 600 m³ de matériaux dragués ; le coût total des travaux s'élève à 6 615 000 Ft.

b) Enlèvement des obstacles à la navigation

Bateaux renfloués :

chaland BL 700	à Lipót (km 1825)
péniche	à Bagomér (km 1815)
chaland DGT 6791	à Gönyü (km 1790)

c) *Amélioration et développement des hivernages et des abris d'hiver provisoires*

Rien ne fut entrepris dans ce domaine.

d) *Service de balisage*

Au cours de 1955 le Service hongrois a balisé le chenal entre Rajka et Gönyü et assuré l'entretien des moyens de balisage de la rive droite. Il a placé et entretenu :

- 42 balises rouges
- 19 balises noires
- 130 flotteurs noirs
- 145 flotteurs rouges
- 6 feux flottants
- 24 feux côtiers
- 13 signaux de traversée
- 17 signaux "Attention"
- 4 signaux d'ancrage

Les signaux de la rive gauche furent entretenus par l'Administration des Eaux tchécoslovaque.

Cette dernière a également assuré le service de la station de signalisation de Dobrohošť—Lipót, qui en 1955 a fonctionné pendant 52 jours.

La somme consacrée au service de balisage s'est élevée à 529 000 Ft.

Etant donné qu'en 1955 le niveau d'eau a en général dépassé le niveau moyen, les conditions de navigation furent favorables. A l'époque des bas niveaux des profondeurs de moins de 20 dm ne furent pas observées sur les seuils. Le seuil le plus défavorable se situait au km 1821 où durant quatre jours la profondeur minimum était de 16 dm.

Entre les km 1831—1820 (Cikolasziget—Ásványráró) on a pu observer la formation de dépôts assez importants, toutefois, les conditions de navigation ne se sont point aggravées.

Année 1956

a) *Travaux de régularisation*

La construction de la digue longitudinale de Gönyü a été poursuivie et les digues longitudinales, les épis et les ouvrages de protection des berges entre les km 1834—1831 (Cikolasziget) ont été complétés. Aux km 1806, 1809 et 1805 (Ásvány, Palkovičovo, Medvedov) au total 167 000 m³ de matériaux ont été dragués.

Dans le cadre des travaux d'entretien de la voie navigable ont été retablies les digues longitudinales, les ouvrages de défense de berges et de fermeture de lit (km 1826—1811) ainsi que la fermeture de lit à Neszmély (km 1750).

Pour les travaux énumérés 13 300 m³ de moellons furent mis en oeuvre et 167 000 m³ de gravier dragués ; le coût total s'élève à 4 415 000 Ft.

b) *Enlèvement des obstacles à la navigation*

Le bâtiment "Paßau" fut renfloué au km 1768, près de Komárom.

c) Hivernages et abris d'hiver provisoires

Rien ne fut entrepris dans ce domaine.

d) Service de balisage

Les Administrations des Eaux hongrois et tchécoslovaque ont, le 7 septembre 1956, échangé leurs secteurs de balisage : à partir de cette date le service de balisage sur le secteur en amont du confluent du Petit Danube, à Győr (km 1794), était assuré par la Tchécoslovaquie et celui en aval de ce confluent par la Hongrie, en outre, chaque partie assurait le balisage côtier sur sa propre rive.

Au cours de l'année mentionnée le Service de balisage hongrois a mis en service et entretenu :

sur le secteur amont (km 1850—1794) :

- 135 espars rouges
- 146 espars noirs
- 34 bouées rouges
- 14 bouées noires ;

sur le secteur aval (km 1794—1708) :

- 45 espars rouges
- 35 espars noirs
- 24 bouées rouges
- 7 bouées noires ;

sur la rive droite du secteur de frontière :

- 54 signaux côtiers
- 22 feux côtiers.

Les stations de signalisation de Dobrohošť et de Lipót n'ont guère fonctionné au cours de l'année examinée.

La somme affectée pour le balisage s'élève à 880 000 Ft.

Les niveaux moyens s'étant maintenus durant presque toute l'année, les conditions de navigation furent favorables et ce n'est qu'en deux endroits que l'on a observé sur les seuils des profondeurs de 25 dm.

La navigation a chômé durant 40 jours (du 10 février au 20 mars) par suite des glaces. Sur le secteur Rajka—Cikolasziget (km 1850—1832), les embâcles ont provoqué une surélévation dont le niveau a dépassé par endroits celui de la crue de juillet 1954.

Formations du lit

On a observé l'accroissement des bancs de sable entre les km 1830—1828 (Kisbodak), 1820—1814 (Ásvány—Bagomér), aux km 1807 (Zámoly) et 1801 (Szögye). Par contre, entre les km 1835—1831 (Cikolasziget) le lit s'est développé favorablement sous l'effet des ouvrages de régularisation.

Au cours de l'année examinée la Hongrie n'a mis en oeuvre que le tiers de la quantité de moellons prévue. Ceci s'explique par le fait qu'une grande partie des moellons prévus a dû être employée pour la reconstruction des digues rompues et des localités dévastées par les inondations causées par les glaces en mars 1956.

Année 1957

a) Travaux de régularisation

La construction de la digue longitudinale de Gönyü a été poursuivie. Dans le cadre des travaux d'entretien, les digues longitudinales et de protection ont été reconstruites entre les km 1848—1814 (Rajka—Bagomér) et l'ouvrage de fermeture du lit à Neszmély a été complété. Des travaux de dragage furent exécutés au seuil de Dunaremete (km 1825—1824) et dans le coude de Bagomér (km 1815).

Au total 21 400 m³ de moellons furent mis en oeuvre et 234 000 m³ de matériaux dragués ; la somme consacrée aux travaux s'élève à 7 740 000 Ft.

b), c) Enlèvement d'obstacles à la navigation

Hivernages et abris d'hiver provisoires

En 1957 il n'a pas été nécessaire d'exécuter des travaux dans ce domaine

d) Service de balisage

Au cours de 1957 l'Administration hongroise des eaux a assuré le balisage de la section en aval de Gönyü, ainsi que le service des signaux de la rive droite ; sur la section Rajka—Gönyü elle n'a assuré que le service des signaux de la rive droite où furent établis :

- 9 feux flottants verts
- 2 feux flottants rouges
- 67 balises noires
- 73 balises rouges
- 17 espars noirs
- 18 espars rouges.

En outre, sur la rive droite du secteur Rajka—Szob ont été placés :

- 48 signaux côtiers
- 22 feux côtiers.

Les stations de signalisation Dobrohošť—Lipót n'ont pas été mises en service au cours de cette année.

La somme consacrée au balisage du chenal s'est élevée à 850 000 Ft.

Du fait que les niveaux moyens se sont maintenus jusqu'à la mi-octobre, les conditions de navigation étaient favorables. La faible débâcle (fin janvier) et les vagues de crues n'ont pas entravé la navigation. Par suite de la baisse des niveaux dans la seconde quinzaine d'octobre l'on a cependant enregistré sur les seuils Körtvélyes—Vének (km 1842—1796) et Ebed (km 1721) des profondeurs de 20—22 dm. Le minimum fut relevé sur le seuil de Nagybajcs (km 1801,5) où la profondeur tomba à 14 dm. Grâce au travail de la drague mise en service par la partie tchécoslovaque, la profondeur sur ces seuils dépassa 25 dm. La persistance des niveaux moyens fut accompagnée d'un fort mouvement d'alluvions, des dépôts importants se sont formés en particulier dans la région de Szap ; pour remédier à cet état de choses chaque pays a exécuté d'importants dragages.

e) Observations hydrologiques

Sur le secteur de frontière hungaro-tchécoslovaque le Service hydrographique hongrois a entretenu en 1957 10 échelles hydrométriques ; à

9 d'entre elles les observations étaient effectuées deux fois par jour. La température de l'eau était mesurée chaque matin à 5 stations ; les données d'observation de 6 échelles étaient journalièrement transmises télégraphiquement. Les autres échelles n'ont n'envoyé que mensuellement des rapports résumés. En trois endroits (Rajka, Komárom, Lábattlan) fonctionnaient des échelles enregistreuseuses.

Le service d'observation des glaces fut assuré par 32 observateurs qui fournissaient journalièrement leurs rapports.

Les conditions des seuils étaient moins favorables cette année-ci que l'année précédente. Les seuils étaient balisés de la mi-octobre jusqu'à la fin de l'année, avec une interruption de quelques jours seulement.

Des stations de mesurage de la vitesse du courant ont fonctionné en quatre endroits (Dunaremete, Nagybajcs, Medvedov et Esztergom). Le débit solide était mesuré en trois endroits (Dunaremete, Nagybajcs et Vének). A la fin de l'année, lors des bas niveaux l'échelle d'Ásványráró a été transformée.

II. Secteur hongrois du Danube

Ce secteur du Danube, long de 275 km, s'étend du confluent de la rivière Ipoly jusqu'à la frontière hungaro-yougoslave (km 1708—1433) et porte en général un caractère de fleuve de plaine. Sur la partie amont de ce secteur, le Danube charrie encore des alluvions de fond qui se déposent cependant jusqu'à Uszód (km 1525) ; au delà de ce point il ne charrie que des alluvions en suspension et pour cette raison le lit y a tendance à devenir sinueux.

Année 1955

a) Travaux de régularisation

Les travaux exécutés sur ce secteur visent, autant dans l'intérêt de la navigation que dans celui du passage des crues, à assurer une largeur constante du lit ainsi que la profondeur nécessaire. La largeur de régularisation a été établie à 400 m, en ce qui concerne la profondeur de régularisation le but est d'assurer tout d'abord une profondeur de 22 dm, puis, à l'avenir, 30 dm en amont et 35 dm en aval de Budapest.

Aux fins de développer le chenal, la construction de la traverse, entamée l'année précédente, a été poursuivie dans la courbe de Böde (km 1466—1463). Dans le cadre des travaux d'entretien du chenal entre les km 1495—1492 (Gemenc—Korpád) les deux digues longitudinales de la rive droite et les deux traverses ont été exhausées jusqu'au niveau moyen, des travaux de dragage ont été exécutés au seuil de Vác et dans le bras Soroksár. Les embarcadères de Paks, Uszód, Érseksanád et Baja ont été remis en état et dans la courbe de Koppány (km 1485—1482) des ouvrages de fascinage adéquats ont été élevés pour améliorer les conditions sur le seuil.

Au total 23 350 m³ de moellons ont été en oeuvre, et 100 000 m³ de matériaux dragués.

La somme dépensée pour les travaux de régularisation s'élève à 5 766 000 Ft.

b) Enlèvement des obstacles à la navigation

Bateaux renfloués :

chaland MFTR 409	à Baja (km 1478)
chaland inconnu de 650 t	à Bába (km 1468)
chaland inconnu de 650 t	à Mohács (km 1448)
chaland inconnu de 650 t	à Mohács (km 1448)
bateau-citerne inconnu	à Mohács (km 1448)

En outre des travaux d'enlèvement des épaves du pont "Erzsébet" (km 1646) ont été entrepris.

Sur le secteur du Danube de Budapest, ainsi que sur celui de Baja les travaux de nettoyage du lit ont été poursuivis à l'aide d'engins flottants pour écarter les hampes, les débris de ponts de moindre importance, les ancres perdues et d'autres obstacles à la navigation.

c) Réparation et développement des hivernages et des abris d'hiver provisoires

Des travaux de dragage ont été effectués dans :

l'hivernage d'Újpest	(km 1653)	5 627 m ³
le port d'Angyalföld	(km 1652)	20 390 m ³
le port de Ferencváros	(km 1642,3)	12 815 m ³
l'hivernage de Lágymányos	(km 1642)	8 614 m ³
le port pétrolier	(km 1639,3)	8 941 m ³
le port franc national	(km 1639,8)	8 207 m ³
le port de Sztálinváros	(km 1579)	4 065 m ³
l'hivernage de Baja	(km 1479)	7 093 m ³
Au total		75 752 m ³

Travaux de réparation :

Port franc national :

réparation du quai à parement vertical	96 m
réparation du quai à parement incliné	910 m
bétonnement de la banquette du quai à parement incliné	829 m
réparation du perré du quai à parement incliné	320 m
réparation des voies de grues	50 m

Port de Ferencváros :

Réparation des voies de grues 305 m

Les travaux de construction du port de Sztálinváros (km 1579—1580) (fonderies) ont été poursuivis. Le dragage a été effectué dans le bassin et aux accès et des murs de quai ont été construits. Les dépenses affectées à ces travaux s'élèvent à 6 461, 000 Ft.

d) Service de balisage

En 1955, une navigation sans entraves a été assurée pendant toute l'année. Comme il n'y avait pas de glace le balisage était en service durant l'hiver aussi. Par suite des niveaux d'eau relativement élevés il n'y a pas eu de formation de seuil sur le secteur Szob—Dunaföldvár, tandis qu'en aval

de Dunaföldvár ce n'est que du 1^{er} au 7 décembre qu'il en a été observé ; mais même sur les seuils observés à Madocsa (km 1540), à l'extrémité aval de l'île Solt (km 1558—1559) et à Ordas (1537—1536) la profondeur était de 24 dm. Le balisage suivant a été mis en service :

feux côtiers	99 pièces
balises simples	211 pièces
balises éclairées	37 pièces
signaux "Attention"	10 pièces

Sur ce secteur 980 000 Ft furent consacrés au balisage.

Aucun accident n'a pu être imputé à l'insuffisance du balisage.

e) Observations hydrologiques

Sur ce secteur les niveaux d'eau furent observés deux fois par jour à 21 échelles. Les données de 7 échelles furent transmises journalièrement par télégramme, et pendant les crues — d'après 13 échelles. Les autres échelles transmettaient mensuellement des données récapitulées sur les niveaux d'eau journaliers.

Le service d'observations des glaces fut assuré par 68 observateurs. Durant l'hiver ceux-ci envoyaient leurs rapports journalièrement, selon les changements survenus dans le régime des glaces.

Les débits d'eau furent jaugés à 6 stations (Nagymaros, Budapest, Sztálinváros, Fajsz, Baja et Mohács).

Des stations de mesurage du débit solide fonctionnèrent en quatre endroits (Nagymaros, Sztálinváros, Fajsz et Baja).

Année 1956

a) Travaux de régularisation

Les travaux de régularisation portent les traces de la crue catastrophique provoquée par les glaces au mois de mars 1956. Une grande partie de la production des carrières et de la batellerie fut employée pour les travaux de reconstruction des ouvrages et des localités dévastées.

La construction de la traverse de Böde, a été poursuivie mais n'a pas été terminée jusqu'à la fin de l'année. Des travaux de réparation furent exécutés aux fermetures des bras secondaires de Adony et Kisapostag ainsi qu'aux défenses des berges à Nagymaros, Nógrádverőce et Dunaföldvár.

Au total 7280 m³ de moellons furent mis en oeuvre, le coût total des travaux s'élève à 2 277 700 Ft.

b) Enlèvement des obstacles à la navigation

Bateaux renfloués :

2 chalands inconnus de 600 t	à Mohács km 1448
3 péniches	à Mohács km 1448

Les travaux de renflouement des débris du pont "Erzsébet" ont été poursuivis.

Sur les secteurs de Budapest et de Baja des engins flottants furent affectés au déblaiement du lit.

c) Réparation et développement des hivernages et des abris d'hiver provisoires

Des travaux de dragage furent exécutés aux endroits suivants :

Hivernage d'Újpest	5 782 m ³
Port d'Angyalföld	6 461 m ³
Port pétrolier	12 648 m ³
Port franc national	3 800 m ³
Hivernage de Baja	13 006 m ³

Des travaux de réparation furent exécutés :

dans le port franc national :

reconstruction du quai à parement vertical	50 m
reconstruction du quai à parement incliné	170 m
reconstruction du pied du quai à parement incliné	503 m
bétonnement du quai à parement incliné	110 m

dans le port de Ferencváros :

réparation des voies de grues	205 m
-------------------------------------	-------

La construction du port de Sztálinváros a été poursuivie et les travaux suivants furent accomplis : 9 caissons du mur de quai, le perré et le revêtement du raccordement du quai à parement incliné (4000 m³ de moellons), le remblai de gravier derrière les murs de quai (10 000 m³). Pour le revêtement du mur de quai des blocs de béton préfabriqués ont été mis en oeuvre. Les travaux à l'entrepôt de minerai, la construction des voies de grues et des routes ont été poursuivis.

Le coût des travaux s'élève à 7 047 000 Ft.

d) Service de balisage

Par suite de la durée des crues occasionnées par la débâcle le service de balisage a commencé à fonctionner relativement tard. La navigation n'a pas été entravée par les bas niveaux.

Le balisage suivant a été mis en service :

signaux côtiers éclairés	99 pièces
signaux flottants simples	211 pièces
signaux flottants éclairés	37 pièces
signaux „Attention”	24 pièces
moyens de balisage dans le bras de Soroksár	29 pièces

e) Observations hydrologiques

En ce qui concerne le régime des eaux et des glaces, des modifications essentielles par rapport à l'année 1955 n'ont pas été observées. L'échelle endommagée de Dombor (km 1507) fut remplacée par une échelle fixe.

Année 1957

a) Travaux de régularisation

La construction de la traverse de Böde (km 1465—1463) a été terminée et dans la courbe de Gemenc en amont du confluent du Sió (km 1498) une nouvelle traverse a été construite afin d'améliorer les conditions sur le seuil

de Hátffő et d'assurer l'écoulement des glaces. Après achèvement des traverses le chenal s'est sensiblement amélioré aux points mentionnés. La construction d'une nouvelle traverse a été entreprise dans la courbe de Bölske (km 1533); elle sera terminée en 1958.

Dans le cadre des travaux de régularisation 46 100 m³ de moellons ont été mis en oeuvre et 80 000 m³ de matériaux dragués; les dépenses totales s'élèvent à 9 430 000 Ft.

b) Enlèvement des obstacles à la navigation.

Bateaux renfloués :

bateau "Ruthoff"	à Érsekcsanád	km 1488
bateau "Bátaszék"	à Dunaszekcső	km 1461,5
2 chalands inconnus de 660 t	à Dunaszekcső	km 1461,5
bateau "Szlovénia"	à Bokirév	km 1436

Les travaux de déblaiement des débris du pont "Erzsébet" ont été continués et terminés.

Comme dans les années précédentes des engins flottants ont été affectés aux travaux de nettoyage du lit sur les secteurs de Budapest et de Baja.

c) Réparation et développement des hivernages et des abris d'hiver provisoires

Des travaux de dragage ont été exécutés dans :

l'hivernage d'Újpest	9 236 m ³
le port d'Angyalföld	5 080 m ³
le port de Ferencváros	11 203 m ³
l'hivernage de Lágymányos	9 590 m ³
le Port franc national	10 525 m ³
le port pétrolier	5 500 m ³
l'hivernage de Baja	9 952 m ³

Total.... 61 086 m³

Travaux exécutés dans le port franc national :

reconstruction du quai à parement vertical	50 m
reconstruction du quai à parement incliné	307 m
reconstruction du perré de la banquette du quai à parement incliné	665 m
réparation des voies de grues	74 m
réparation du bétonnement de la banquette	778 m
remplacement des palplanches en bois	38 m

La construction du port de Sztálinváros a été poursuivie. La somme affectée s'élève à 3 040 000 Ft. Les travaux se poursuivent.

d) Service de balisage

Le balisage suivant a été mis en service :

signaux côtiers éclairés	97 pièces
signaux flottants éclairés	37 pièces
signaux flottants simples	212 pièces
signaux "Attention"	5 pièces
moyens de balisage dans le bras de Soroksár	29 pièces

La somme consacrée au service du balisage s'élève à 1 200 000 Ft.

Afin de développer davantage la navigation de nuit, le Service de balisage hongrois, sur la demande de la Section de Navigation du Ministère du Transport et des Communications a, en se basant sur les expériences acquises à l'étranger, procédé à des essais d'application sur les balises de peinture phosphorescente ou d'un enduit aux grains de mica.

e) Observations hydrologiques

Au cours de cette année, sur le secteur hongrois du Danube, 24 échelles ont été mises en service auxquelles les lectures ont été faites deux fois par jour. Les données obtenues ont été transmises chaque jour télégraphiquement d'après 7 échelles, aux époques de crues les données étaient communiquées d'après 13 échelles. Les autres stations hydrométriques envoyaient des relevés récapitulatifs une fois par mois. Les températures ont été relevées à 7 stations hydrométriques et télégraphiées journellement au Service Hydrographique Central. A Budapest fonctionne un limnimètre télétype.

68 observateurs ont travaillé cette année-ci au service de signalisation des glaces. La glace est apparue au mois de janvier ; le 1^{er} février une couche de glace s'est formée à l'aval de Mohács, mais par suite de l'élévation de la température elle s'est mise en mouvement deux jours après. A partir du 6 février le secteur hongrois du Danube était libre de glace.

Les seuils ont, avec une interruption de quelques jours, été balisés de la mi-octobre jusqu'à la fin de l'année aux endroits suivants :

Vác	(km 1679)
Sződliget	(km 1676)
Sződ	(km 1673)
Madocsa	(km 1540)
Ordas	(km 1536,5)
dans la région du pont de Baja	(km 1480)

Des stations de jaugeage des débits ont fonctionné en 6 endroits : Nagymaros, Budapest, Sztálinváros, Fajsz, Baja et Mohács.

Le débit solide fut mesuré en 3 endroits : Sztálinváros, Fajsz et Baja.

Les bas niveaux ont permis de réparer 8 échelles.

INFORMATION

de l'Administration fluviale des Portes de Fer au sujet de l'entretien du chenal dans le secteur des Portes de Fer

En vue de l'accroissement des profondeurs du chenal et de l'amélioration des conditions de la navigation dans le secteur des Portes de Fer, les ouvrages suivants ont été construits :

sur la rive droite, la digue longitudinale de Greben, longue de 5850 m, avec les traverses N^{os} 8 et 17 ;

sur la rive droite, la digue longitudinale de Juc, longue de 3513 m, avec trois traverses, dont deux achevées et une en cours de construction. Ces traverses ont pour but d'arrêter les alluvions charriées par la rivière Porečka et le Danube ;

sur la rive gauche, vis-à-vis du canal de Juc, 13 épis qui contribuent, de même que les constructions de Juc citées plus haut, à l'accroissement de la profondeur du chenal dans ce secteur ;

sur la rive droite, le canal Sip d'une longueur de 2133 m avec, à l'entrée du canal, la digue longitudinale Djevrin, longue de 1882 m, qui règle le régime des eaux du chenal.

Lors de l'institution de l'Administration fluviale des Portes de Fer, en 1953, les digues se trouvaient dans un très mauvais état par suite des effets destructifs des glaces et du fait que pendant et après la seconde guerre mondiale elles n'ont pas été entretenues.

a) En 1955—1957, les travaux suivants ont été effectués pour l'entretien des digues :

1. En 1956, des réparations ont été exécutées à l'extrémité supérieure de la digue longitudinale de Greben où les glaces ont créé une grande brèche par laquelle s'écoulaient les eaux du chenal.

5000 m³ de pierres ont été mis en oeuvre sur une section de 250 mètres.

En 1957 les travaux de réparation ont continué, il a été utilisé 1750 m³ de pierres et la brèche a été en grande partie bouchée.

Grâce à ces travaux, les grandes détériorations ont été réparées, mais, dans son ensemble, la digue présente encore de petites déficiences au couronnement, tandis que les traverses N^{os} 8 et 17 sont dégradées sur presque toute leur longueur.

2. En 1956 aux digues du canal Juc, environ 300 m³ de pierres ont été mis en oeuvre, ce qui n'a cependant pas changé la situation à Juc, car il y a sur toute la longueur du canal des brèches par lesquelles s'écoulent les eaux.

3. Dans le canal de Sip des réparations d'ordre secondaire ont été exécutées pour le rétablissement complet des sections détériorées.

Le coût de ces travaux s'élève à 16 800 000 dinars.

Les résultats de ces travaux, surtout ceux des travaux de Greben (à Juc des travaux n'ont pratiquement pas été effectués) ne peuvent encore être donnés car les brèches n'ont été bouchées que récemment et les mesurages (sondages) n'ont pas encore eu lieu. Toutefois, on suppose que la profondeur du chenal dans la section allant du flotteur N° 1 du canal Svinija jusqu'au Cap Greben atteindra sa profondeur initiale de 140 cm d'après le "0" de l'échelle Orșova, c.-à-d. telle qu'elle l'était lorsque la digue fut construite et qu'elle était régulièrement entretenue.

Il faut mentionner que lorsque la digue était en mauvais état la profondeur y était de 100—110 cm.

L'Administration effectuera l'année prochaine le contrôle de l'accroissement des profondeurs dans cette section afin de constater les effets de la fermeture des brèches de la digue Greben.

Dans ce secteur il n'y a pas eu de dragage, mais il est nécessaire d'en faire au passage étroit de Coronini entre les km 1041—1044,6.

b) Au cours des années 1956—1957, dans le secteur des Portes de Fer 4 chalands ont coulé et 1 chaland a subi des avaries. Tous les chalands coulés ont été renfloués dans un court délai, à l'exception de celui gisant au km 1032 qui se trouve en dehors du chenal et a été balisé par une bouée rouge.

Pour le renflouement des objets coulés, l'Administration fluviale des Portes de Fer a mis à la disposition des sociétés de navigation tous les moyens dont elle disposait de même que le personnel spécialisé.

On a renfloué au cours de la même période 6 ancres perdues dans le chenal par les bâtiments et les chalands et qui constituaient pendant les basses eaux un danger pour la navigation.

c) Il a été construit : le quai de Tekija, d'une longueur opérative de 20 m, et un ponton long de 18 m, qui servent à l'embarquement et au débarquement des pilotes et à d'autres besoins de l'Administration fluviale des Portes de Fer et des sociétés de navigation.

A Vince un quai long de 20 m a été construit et un ponton long de 22 m est en cours de construction.

Le quai et le ponton ont pour but de servir à l'embarquement et au débarquement des pilotes lorsque les niveaux sont inférieurs à + 80 cm d'après Drencova et les bâtiments sont pilotés jusqu'à Moldova Veche—Vince.

A la station de pilotes Kožice un quai de 25 m est en cours de construction ; il servira aux mêmes buts que celui de Vince quand les niveaux dépassent + 80 cm d'après Drencova.

Pour les ouvriers travaillant à la carrière de Greben, où l'on exploite la pierre pour l'entretien de la digue, un immeuble servant de dortoir a été construit. Pour améliorer les conditions de travail une forge a été aussi établie.

Au chantier Tekija une cale sèche est en cours de construction ; elle servira à faire sortir les engins flottants de l'Administration.

Le coût des travaux indiqués au point c) s'élève à 21 600 000 dinars.

En 1957, l'Administration a envoyé le toueur de traction auxiliaire "Vaskapu" au chantier naval "Tito" pour une réparation générale de la coque et des chaudières.

La valeur des travaux de réparation du toueur "Vaskapu" s'élève à environ 42 000 000 de dinars et 90 000 lei.

d) Dans le secteur des Portes de Fer il y a 73 signaux flottants permanents (flotteurs) et 10 balises qui ne sont enlevées que pendant l'interruption de la navigation par suite des glaces et quand le niveau d'eau dépasse +550 cm d'après Orșova. Sur ce secteur il n'y a pas de signe flottant éclairé. La Roumanie entretient deux phares côtiers.

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation dans ce secteur, l'Administration fluviale des Portes de Fer y a construit de nouvelles stations de signalisation (sémaphoriques) notamment :

la station sémaphorique Brnjica, au km 1032,9, pour régler la navigation entre les km 1027—1033, secteur comprenant le canal Stenka et le passage étroit Herkules ;

la station sémaphorique Varnica, au km 969, qui règle avec les stations sémaphoriques de Pena et Mraconia le croisement des bâtiments dans les Cazanes inférieures.

Pour les mêmes raisons des nouvelles installations de signalisation ont été construites aux stations sémaphoriques Mraconia et Vrbica ; ces travaux sont presque achevés.

Le Service de signalisation, complété de cette manière, correspond donc aux conditions de la navigation.

En ce qui concerne le balisage du chenal on peut dire que celui-ci est satisfaisant, toutefois, l'Administration étudie les possibilités de baliser le chenal par des moyens nouveaux.

e) Les données suivantes sont recueillies régulièrement : niveaux des eaux (à Orșova, Drencova et Moldova-Veche), direction et force du vent (à Moldova—Veche, Brnjica, Drencova, Greben, Pena et Sip), température de l'eau et de l'air (à Orșova).

INFORMATION

au sujet de l'entretien du chenal et des travaux exécutés afin d'assurer les conditions de navigation sur le secteur de l'Administration Fluviale du Bas Danube

Afin d'assurer sur le Bas Danube les conditions nécessaires à la navigation maritime et de maintenir des profondeurs d'au moins 24 pieds, c'est-à-dire 7,32 m, dans le secteur du Danube de Brăila jusqu'à la sortie en Mer Noire par l'embouchure de Sulina, l'Administration Fluviale du Bas Danube a effectué au cours des années 1955—1957 une série de travaux à la barre de Sulina, dans le port et le Canal de Sulina de même que dans le reste du secteur du Bas Danube, à savoir :

a) Travaux effectués à la barre de Sulina et sur le Bas Danube

Les digues longitudinales de la barre de Sulina ont été prolongées afin de rapprocher leurs extrémités de l'isobathe de 24 pieds, de manière que le courant puisse emporter les alluvions déposées à la barre. Les digues ont été prolongées de 177 m ce qui correspond à un rallongement de 885 m du canal de Sulina. Pour ces travaux ont été utilisés :

pierres et blocs	48 000 m ³
matelas de fascinages	29 500 m ²
pilots	1 300 pièces

Pour écarter les alluvions, l'action du courant fluvial a été appuyée par des dragages intenses surtout pendant les époques de crues chargées d'alluvions qui augmentent les dépôts à la barre. 2 370 000 m³ de matériaux, mesurés en chalands, ont été dragués, ce qui correspond à environ 1 440 000 m³ de matériaux effectivement dragués sur la barre.

Sur le secteur du Bas Danube, pendant les périodes de basses eaux, 270 000 m³, mesurés en chalands, respectivement 164 000 m³ effectifs de matériaux ont été dragués afin de maintenir les profondeurs de 24 pieds, c'est-à-dire de 7,32 m.

Les rives du bras Sulina, de même que les épis ont été réparés et renforcés aux endroits où le courant fluvial les avait dégradés.

Le coût des travaux effectués à la barre de Sulina et sur le Bas Danube s'élève à 23 900 000 lei.

b) Travaux exécutés dans le port de Sulina

Dans le port de Sulina, entretenu par l'Administration Fluviale du Bas Danube, ont été réparés et reconstruits des quais en bois de chêne (sur une longueur de 1566 m), des plateformes (sur une étendue de 14 500 m²) et des estacades (1250 m²).

Le coût total de ces travaux effectués en 1955—1957 s'élève à environ 1 000 000 de lei.

c) *Balisage du chenal*

En ce qui concerne le balisage du chenal, en 1955 l'Administration du Bas Danube a unifié le système de balisage conformément aux recommandations de la Commission du Danube, à l'exception de l'embouchure du canal de Sulina où le système de balisage maritime a été maintenu.

Afin d'assurer la navigation normale dans son secteur, l'Administration Fluviale du Bas Danube a installé et pourvoit à l'entretien de 121 signaux côtiers et flottants, à savoir :

- 2 balises maritimes éclairées à l'embouchure du canal de Sulina ;
- 39 balises fluviales, dont 6 éclairées ;
- 44 espars métalliques et en bois ;
- 21 phares fluviaux ;
- 1 phare d'observation à Sulina ;
- 2 phares maritimes aux extrémités des digues de la barre de Sulina ;
- 1 station de signalisation à l'embouchure du canal de Sulina (qui fonctionne par temps brumeux), de même que les sémaphores des 4 stations de contrôle du canal entre Sulina et le mille 43, en amont de Tulcea.

A l'époque des basses eaux le nombre des signes flottants installés sur le Bas Danube est augmenté selon les nécessités, sans dépasser cependant 10% du total des signaux existants.

Dans les conditions actuelles le balisage existant correspond aux exigences de la navigation de jour des bâtiments maritimes.

Dans le secteur Sulina — Tchatal d'Izmail (mille 43) l'Administration Fluviale du Bas Danube dispose de 4 stations de contrôle qui effectuent des observations concernant la navigation (niveau et vitesse de l'eau dans le chenal) nécessaires au Corps des pilotes et des observations météorologiques sommaires.

d) *Études et observations hydrologiques et hydrométriques*

Au cours de la période 1955—1957 les études et les recherches hydrologiques et hydrographiques ont connu un développement particulier sur le Bas Danube, surtout à l'embouchure de Sulina et sur le littoral maritime du Delta. Ces travaux avaient pour but d'éclairer d'une manière plus détaillée l'évolution du littoral du Delta, et surtout celle de l'embouchure de Sulina, en vue de l'établissement d'un programme de travaux correspondant à l'évolution hydraulique du fleuve et de l'embouchure de Sulina.

Les observations hydrologiques sont effectuées à 5 stations sur le bras Sulina et dans le port de Sulina, tandis que les observations océanographiques se font à la station de signalisation qui fonctionne à l'embouchure de Sulina par temps brumeux.

Outre les observations hydrométéorologiques habituelles ont été exécutés : des mesurages des débits liquides et solides dans le bras de Sulina et à la bifurcation du Tchatal St. Georges et du Tchatal d'Izmail, des mesurages de la vitesse des courants fluviaux et marins à l'embouchure du canal et en mer sur le littoral du Delta, des mesurages de la salinité, de la transparence

et de la température de l'eau dans le canal et en mer à l'embouchure de Sulina, de même que les prélèvements d'échantillons du fond pour l'analyse granulométrique des alluvions et des matériaux charriés le long du littoral maritime du Delta.

En même temps des relevés hydrographiques périodiques et généraux ont été effectués aux points des faibles profondeurs du fleuve, à Sulina et sur le littoral maritime du Delta, un nouveau levé hydrographique du bras Sulina étant projeté pour les années à venir.

Pendant la seconde moitié de la période analysée, par suite des études et des travaux effectués, il est devenu possible d'assurer à la barre de Sulina une profondeur permanente d'au moins 24 pieds (7,32 m) et ceci même au printemps quand le fleuve charrie d'importantes quantités d'alluvions.

Les études et les recherches effectuées sur le Bas Danube et à l'embouchure de Sulina permettront d'assurer, par l'exécution de travaux futurs, des conditions de navigation encore meilleures pour les bâtiments maritimes empruntant le Danube.

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957

Le groupe de travail formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la XVI^e session adoptée à la première séance plénière, le 16 janvier 1958, a tenu ses réunions les 17, 18 et 20 janvier année courante.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation bulgare

— M. Stoïtchev
M. Staïkov
M. Konstantinov
M. Kojouharov
M. Blaskov

Délégation hongroise

— M. Bélay
M. Némethi
M. Tóry
M. Juba
M. Vid
M. Kocsis

Délégation roumaine

— M. Semenescu
M. Crăciun
M. Filimon
Mme Löwe

Délégation soviétique

— M. Younakov
M. Kapikraïan
M. Keiline
M. Laboutov
M. Griaznov

Délégation tchécoslovaque

— M. Štekl
M. Kania
M. Klíma
M. Fišer
M. Miškovský
M. Pancíř

Délégation yougoslave

— M. Malešev
M. Paunović
M. Petrović
M. Stalio
Mme Vitaljić

Ministère du Transport de la République
d'Autriche

— M. Pertusini

Ministère du Transport de la République
Fédérale d'Allemagne

— Mme U. von Koeppen
M. Dobmayer

Conseil d'Assistance Economique Mutuelle

— M. Rouso

Administration Fluviale des Portes
de Fer

— M. Stoian

Ont également participé aux travaux du groupe de travail les fonctionnaires responsables de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecký, Makeiev, Ivlev, Petrescu, Kinzel, Horváth.

Le représentant de la République Populaire de Bulgarie, M. Stoitchev, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le Rapport du Directeur de l'appareil de la Commission, écouté l'information de M. Makeiev, directeur-adjoint de l'appareil de la Commission du Danube, sur sa participation en qualité d'observateur à la réunion de la Commission pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube auprès du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (COMECON), et, sur la demande du président du groupe de travail, la communication du représentant de la dite Commission, M. Rouso.

En outre, le groupe de travail écouta les explications complémentaires données par les fonctionnaires de l'appareil aux questions posées par les membres du groupe de travail.

Le groupe de travail constate que l'activité de l'appareil de la Commission en 1957 s'est déroulée conformément au plan de travail et aux indications de la XV^e session de la Commission du Danube.

En même temps, le groupe de travail constate que dans le fond le plan de travail de la Commission pour 1957 a été accompli par l'appareil.

Tenant compte de l'échange de vues qui a eu lieu aux réunions du groupe de travail, et prenant en considération les propositions et observations exprimées par les membres du groupe de travail en ce qui concerne le plan de travail de l'appareil de la Commission projeté pour 1958, le groupe de travail soumet à l'examen de la session les propositions suivantes :

1. Lors de la préparation du matériel nécessaire à l'établissement du plan des grands travaux pour une longue période, tenir compte des travaux projetés sur le Danube pour l'exploitation de ses ressources hydrauliques.

Il semble utile que l'appareil de la Commission termine dans le délai le plus bref possible l'élaboration de la question concernant les gabarits du

chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, ainsi que l'étude des questions du régime des glaces du Danube, et effectuée l'étude du régime des seuils du Danube.

2. Estimer utile que l'appareil de la Commission participe à l'avenir aussi aux travaux de la Commission auprès du COMECON qui s'occupe de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, dans les questions liées à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

3. Recommander à l'appareil de la Commission de recueillir et d'étudier en 1958 la documentation reflétant l'état actuel du chenal du Danube et de commencer à apporter les modifications correspondantes dans le Routier du Danube publié.

4. Estimer utile que l'appareil de la Commission informe, jusqu'à juillet a. c. au plus tard, les Etats danubiens sur la documentation recueillie pour l'élaboration des propositions visant la poursuite du développement des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

5. Recommander à l'appareil de la Commission d'insérer dans l'édition projetée du Bulletin de statistique sur le trafic des marchandises sur le Danube seulement les données annuelles. En même temps, il faut tenir compte de l'utilité d'inclure dans ledit bulletin les données statistiques sur le trafic des marchandises en 1946.

6. Recommander à l'appareil de la Commission de se limiter, lors de la préparation définitive pour publication de l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube (en relevant les grands bâtiments), à n'inclure que les données sur les caractéristiques techniques principales.

7. Approuver la proposition de l'appareil de la Commission de cesser la diffusion des avis nautiques et d'exclure des bulletins hydrologiques mensuels les données concernant les prévisions des niveaux d'eau.

8. Lors de l'établissement du Recueil des lois ne pas inclure les textes des décisions sans signification pratique pour la navigation ou les textes contenus dans les législations analogues.

9. Recommander à l'appareil de la Commission d'envoyer aux Etats danubiens le matériel concernant l'exécution du plan de travail pour 1958 dans le plus bref délai possible.

10. Estimer utile que l'appareil de la Commission établisse la bibliographie du matériel paraissant dans les publications au sujet des questions présentant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube et pour l'activité de la Commission du Danube.

11. Estimer utile que l'appareil de la Commission informe en temps utile les organes compétents des Etats danubiens sur les dates des voyages d'étude futurs sur le Danube afin que les organes mentionnés puissent prévoir la participation de leurs représentants à ces voyages.

En même temps il serait désirable que les organisations compétentes qui effectuent des inspections communes de leurs secteurs en informent à temps l'appareil de la Commission.

12. Tenant compte des déclarations des experts de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne, recommander à l'appareil d'entretenir à l'avenir aussi des contacts avec les organisations compétentes de ces pays sur toutes les questions fondamentales concernant le plan de travail de la Commission pour 1958.

13. Estimer utile, en observant l'art. 14 des Règles de procédure, la convocation de réunions d'experts entre les sessions si des questions exigeant une élaboration particulière surgissent.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail recommande à la XVI^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

“Après avoir écouté et discuté le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver l'activité de l'appareil de la Commission du Danube en 1957 et prendre acte du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957 et de l'information de M. Makeiev, directeur adjoint de l'appareil de la Commission du Danube sur sa participation en qualité d'observateur à la réunion de la Commission pour l'échange de l'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube du COMECON.

2. Approuver le Rapport du groupe de travail pour l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957 et les propositions présentées par le groupe de travail.”

RAPPORT

du groupe de travail pour l'examen de l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube

Le groupe de travail formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédures de la Commission du Danube et à la décision de la XVI^e session adoptée à la première séance plénière le 16 janvier 1958, a tenu ses réunions les 21 et 22 janvier année courante.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation bulgare	— M. Kojouharov M. Blaskov
Délégation hongroise	— M. Bélay M. Ziegler M. Tóry M. Vid
Délégation roumaine	— M. Semenescu M. Crăciun
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Griaznov
Délégation tchécoslovaque	— M. Kania M. Fišer M. Pancíř M. Miškovský
Délégation yougoslave	— M. Paunović M. Petrović Mme Vitaljić
Administration fluviale des Portes de Fer	— M. Popovski M. Stoian
Ministère des Transports de la Républi- que d'Autriche	— M. Pertusini

Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

— Mme U. von Koeppen
M. Dobmayer

Commission Economique pour l'Europe

— M. Cuperus

Conseil d'Assistance Economique Mutuelle

— M. Roussio

Aux réunions du groupe de travail ont aussi pris part les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Malovecký, Makeiev, Zdravković.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Semenescu, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube.

Le groupe de travail examina et discuta l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube élaboré par l'appareil de la Commission (CD/SES 16/3) et écouta les informations complémentaires de M. Zdravković, chef de la section technique de l'appareil.

Le groupe de travail note que l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques préparé par l'appareil de la Commission peut servir de base à l'élaboration du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube en tenant compte des observations et propositions exprimées aux réunions du groupe de travail ainsi que des propositions qui seront envoyées à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et les Administrations fluviales.

Lors de la préparation du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, l'appareil de la Commission doit tenir compte des observations fondamentales suivantes :

1. Il faut effectuer les calculs économiques et l'argumentation économique du projet de Recommandations élaboré en se basant sur le trafic de marchandises actuel et en perspective sur le Danube, compte tenu des types de bâtiments prévus, des nouvelles méthodes de conduite des bâtiments, de la garantie de l'exploitation commerciale rentable de la flotte etc.

2. Le projet de Recommandations qui sera préparé devra contenir des données de base déterminées pour l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques projetés dans le cadre du schéma de l'exploitation complexe du Danube.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'approbation de la session le projet de décision suivant :

“Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail sur l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, la seizième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre acte de l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques du Danube, préparé par l'appareil de la Commission.

2. Charger l'appareil de la Commission d'élaborer le projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages

hydrotechniques du Danube compte tenu des observations exprimées au sein du groupe de travail ainsi que des observations et des propositions qui seront envoyées à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et les Administrations fluviales.

3. Recommander à l'appareil de la Commission de tenir en septembre-octobre 1958 une réunion des experts des Etats danubiens à laquelle sera discuté le projet de Recommandations diffusé préalablement aux Etats danubiens.

4. Présenter le projet de Recommandations élaboré à l'examen de la XVII^e session de la Commission du Danube.

5. Approuver le rapport du groupe de travail présenté sur l'examen de l'avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube."

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen de la question concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube

Conformément à l'art. 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la XVI^e session adoptée à la première séance plénière le 16 janvier 1958, un groupe de travail a été formé pour l'examen de la question concernant la modification de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

A la réunion du groupe de travail tenue le 22 janvier 1958 ont participé :

Délégation bulgare

— M. Staikov
M. Kojouharov
M. Blaskov

Délégation hongroise

— M. Bélay
M. Tóry
M. Juba
M. Vid

Délégation roumaine

— M. Semenescu
M. Crăciun
M. Filimon
Mme Löwe

Délégation soviétique

— M. Younakov
M. Kapikraian
M. Keiline
M. Laboutov
M. Griaznov

Délégation tchécoslovaque

— M. Štekl
M. Fišer
M. Miškovský

Délégation yougoslave

— M. Paunović
M. Petrović
M. Stalio
Mme Vitaljić

Administration fluviale des Portes
de Fer

— M. Popovski
M. Stoian

Ministère des Transports de la République
d'Autriche

— M. Pertusini

Ministère des Transports de la République
Fédérale d'Allemagne

— Mme U. von Koeppen
M. Dobmayer

Commission Economique pour l'Europe

— M. Cuperus

Aux réunions du groupe de travail ont aussi participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecký, Makeiev et Ivlev.

La réunion du groupe de travail s'est déroulée sous la présidence de M. Paunović, suppléant du représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube.

Le groupe de travail discuta la question concernant la modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

En résultat de la discussion, le groupe de travail constate que :

1. Le système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, établi par la Commission du Danube en 1952, a considérablement amélioré les conditions nautiques de la navigation, augmenté la sécurité de la navigation et contribué à accroître la vitesse commerciale du trafic des marchandises sur le Danube.

2. En résultat du développement constant de la navigation sur le Danube, de l'introduction de nouvelles méthodes de conduite des bâtiments, des perspectives de la liaison du Danube avec d'autres bassins, se présente la nécessité de poursuivre le développement du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube en tenant compte du système de signalisation unifié qui sera adopté pour les voies navigables internationales.

En rapport avec ceci le groupe de travail estime utile de charger l'appareil de la Commission d'entreprendre l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube en tenant compte des propositions des Etats danubiens et des positions fondamentales suivantes :

1. L'aménagement des voies navigables sur le Danube doit être basé sur les moyens de balisage techniques modernes.

2. Les signaux complémentaires qui seront introduits doivent être conformes aux conditions nautiques et hydrographiques du Danube et ne pas être en contradiction avec les signaux recommandés par la CEE.

3. La modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube doit être réalisée dans un délai déterminé, avec le minimum de dépenses.

4. L'élaboration des propositions doit être faite en maintenant un contact étroit avec les experts des Etats danubiens.

Se basant sur ce qui précède le groupe de travail recommande le projet de décision suivant de la seizième session de la Commission du Danube :

“Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Charger l'appareil de la Commission d'entreprendre en 1958 l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

2. Ecouter à la XVII^e session de la Commission l'information de l'appareil de la Commission sur l'élaboration des propositions susmentionnées.

3. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.”

RAPPORT

du groupe de travail pour l'examen du projet du budget de la Commission du Danube pour 1958

Le groupe de travail pour les questions financières formé conformément aux art. 49 et 50 des Règles de procédure a tenu ses réunions les 23 et 24 janvier 1958.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation bulgare	— M. Konstantinov M. Blaskov
Délégation hongroise	— M. Némethi M. Kocsis
Délégation roumaine	— M. Semencescu M. Crăciun M. Filimon
Délégation soviétique	— M. Younakov M. Keiline M. Laboutov
Délégation tchécoslovaque	— M. Štekl M. Fišer M. Jiřík M. Klíma M. Kania
Délégation yougoslave	— M. Malev M. Paunović M. Stalio Mme Vitaljić

Aux réunions du groupe de travail ont aussi participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecký, Makeiev et Mme Avramescu.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Némethi, membre de la délégation de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube.

Le groupe de travail discuta le projet du budget de la Commission pour 1958 et écouta les explications données par le Directeur et le chef comptable de l'appareil sur le bien-fondé des dépenses projetées aux articles du projet du budget.

Le groupe de travail note que le projet du budget est établi en conformité avec les tâches de la Commission pour 1958.

Le budget comprend également les dépenses pour compenser partiellement les loyers des logements des fonctionnaires.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVI^e session de la Commission le projet de décision suivant :

“Après avoir écouté et discuté le projet du budget de la Commission présenté pour 1958, ainsi que le rapport du groupe de travail, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1958 dans la somme de 3 284 000 florins pour son chapitre des recettes et de 3 824 000 florins pour son chapitre des dépenses conformément au document N° CD/SES 16/29.

2. Pour couvrir les dépenses de la Commission, établir, conformément à l'art. 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités de chaque Etat membre de la Commission du Danube dans la somme de 610 000 florins.

3. Continuer à payer les appointements des fonctionnaires et à effectuer les autres décomptes en florins.

Charger le Directeur de l'appareil d'élaborer et de présenter à l'examen de la XVII^e session de la Commission les amendements au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube en tenant compte des modifications survenues depuis l'approbation dudit Règlement.

4. Porter le solde du bilan au 1^{er} janvier 1958 de 123 000 florins et les autres recettes prévues dans la somme de 41 000 florins au budget de la Commission du Danube pour 1958.

5. Approuver le rapport du groupe de travail pour l'examen du budget de la Commission du Danube pour 1958.”

BUDGET

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR L'ANNEE 1958

I. Chapitre des recettes

(en milliers de florins)

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 suivant le bilan de l'exercice écoulé et d'autres recettes.

Art. 2. — Le budget général de la Commission du Danube pour l'année 1958 est déterminé dans le montant de 3824,0

Ces chiffres comprennent :

a) le solde transitoire des ressources non-utilisées du budget de l'année 1957	123,0	
b) autres ressources prévues	41,0	
c) les versements des Etats danubiens :		
République Populaire de Bulgarie	610,0	
République Populaire Hongroise	610,0	
République Populaire Roumaine	610,0	
République Tchécoslovaque	610,0	
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	610,0	
République Populaire Fédérative de Yougoslavie	610,0	
Total des versements pour l'année 1958	3660,0	
Total du chapitre des recettes du budget	3824,0	

II. Chapitre des dépenses

(en milliers de florins)

DEPENSES

Art. 1. — Appointements

a) Appointements de base	1630,0	
b) Augmentation pour connaissance de langues étrangères	152,0	
c) Augmentation pour ancienneté de service ..	275,0	
d) Allocations pour enfants	97,0	
e) Appointements du personnel non-inscrit au tableau	153,0	2307,0

Art. 2. — Charges sociales

a) Assurances sociales sur les salaires	25,0	
b) Versements au fonds culturel	6,0	31,0

Art. 3. — Frais d'administration

a) Fournitures de bureau	15,0	
b) Frais d'impression	6,0	
c) Frais de poste, télégramme et téléphone ...	61,0	
d) Location et entretien des immeubles	298,0	
e) Réparation des immeubles	73,0	
f) Achat d'inventaire de petite valeur	3,3	
g) Entretien et réparation des automobiles ...	70,0	
h) Assurance des biens	13,7	540,0

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	90,0	
b) Frais de déplacement des fonctionnaires ...	25,0	
c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	45,0	160,0

Art. 5. — Publications de la Commission..... 500,0

Art. 6. — Dépenses occasionnées par le déroulement et le service des sessions de la Commission..... 90,0

Art. 7. — Frais pour l'étude de langues étrangères..... —

Art. 8. — Acquisition de livres et de publications périodiques.... 20,0

Art. 9. — Investissements de capital pour l'acquisition d'objets d'inventaire et de moyens de transport..... 45,0

Art. 10. — Réparation de l'inventaire et de l'outillage..... 20,0

Art. 11. — Dépenses occasionnées par le service médical..... 17,0

Art. 12. — Dépenses diverses

a) Paiement de subsides pour traitement médical et paiement de places dans des stations balnéo-climatiques	80,0	
b) Frais de représentation, primes et imprévus	14,0	94,0

Total du chapitre des dépenses du budget..... 3824,0

Total des recettes..... 3824,0

Total des dépenses..... 3824,0

Le montant des dépenses pour l'année 1958 est égal au montant des recettes.

II
DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté le 16 janvier 1958, à la première séance)

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957.
2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957.
3. Examen du projet des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.
4. Informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal.
5. Avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube.
6. Concernant la modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
7. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1958.
8. Approbation du budget de la Commission du Danube pour l'année 1958.
9. Modification de l'article 1 des Règles de procédure de la Commission du Danube.
10. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVII^e session de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube

(Adoptée le 16 janvier 1958, à la première séance)

Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, la XVI^e session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Adopter le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube élaboré par l'appareil de la Commission du Danube conformément à la décision de la XV^e session en tenant compte des modifications apportées aux réunions du groupe de travail.

2. Recommander aux Etats danubiens membres de la Commission du Danube de tenir compte des Recommandations susmentionnées lors de l'élaboration des leurs règles sur la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.

3. Prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 la publication des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957

(Adoptée le 20 janvier 1958, à la deuxième séance)

Après avoir écouté et discuté le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver l'activité de l'appareil de la Commission du Danube en 1957 et prendre acte du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957 et de l'information de M. Makeiev, directeur adjoint de l'appareil de la Commission du Danube sur sa participation, en qualité d'observateur, à la réunion de la Commission pour l'échange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube du Conseil d'Assistance Économique Mutuelle.

2. Approuver le Rapport du groupe de travail pour l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1957 et les propositions présentées par le groupe de travail.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du
budget de la Commission du Danube pour 1957

(Adoptée le 20 janvier 1958, à la deuxième séance)

Ayant étudié et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1957 et le rapport du groupe de travail, la XVI^e session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1^{er} janvier 1958

ACTIF — 139 747,31 florins

PASSIF — 139 747,31 florins

conformément à l'annexe à CD/SES 16/6.

2. Approuver l'excédent de dépenses dans la somme de 29,9 m. fl. qui se présente aux articles 3, 4 et 8.

3. Prendre acte du rapport du groupe de travail pour les questions financières.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal du Danube

(Adoptée le 20 janvier 1958, à la deuxième séance)

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, de l'Administration fluviale du Bas Danube, sur l'entretien du chenal navigable du Danube, et notant la participation des représentants de l'Administration fluviale des Portes de Fer aux travaux de la session, la XVI^e session de la Commission du Danube.

CONSTATE que tous les Etats membres de la Commission du Danube et les Administrations fluviales ont effectué d'importants travaux en vue de l'entretien et de l'amélioration du chenal du Danube sur leurs secteurs respectifs.

Tenant compte de ce qui précède, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note des informations des représentants des Etats membres de la Commission du Danube et des Administrations fluviales.

2. Charger l'appareil de la Commission de poursuivre l'étude du matériel contenu dans les informations pour en tenir compte lors de l'élaboration des questions incluses dans le plan de travail de la Commission pour 1958.

3. Estimer utile que l'appareil de la Commission entretienne à l'avenir aussi des contacts étroits avec les organes compétents des Etats danubiens et les Administrations fluviales et échange avec eux des informations au sujet des questions concernant l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube.

PLAN DE TRAVAIL

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1958

(Adopté le 24 janvier 1958, à la troisième séance)

1. En vue de la préparation du matériel nécessaire à l'élaboration du plan des grands travaux sur le Danube, l'appareil de la Commission doit en 1958 :
 - a) élaborer le projet des recommandations concernant l'établissement des gabarits de la voie navigable et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube et le présenter à l'examen de la XVII^e session de la Commission ;
 - b) terminer l'étude scientifique des questions relatives au régime des glaces du Danube, y compris les conclusions et les propositions ;
 - c) étudier et systématiser les données concernant le régime des seuils du Danube.
2. Participer aux travaux de la Commission du COMECON, s'occupant de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, dans les questions liées à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, et, en liaison avec ceci, entamer l'élaboration des questions
 - a) de l'utilité de l'ordre de réalisation des ouvrages de navigation et de la possibilité de l'établissement des écluses et leurs gabarits ;
 - b) du volume actuel du trafic des marchandises sur le Danube et les perspectives de son développement compte tenu des possibilités de la liaison du Danube avec d'autres bassins ;
 - c) des exigences de la navigation, qu'il faut chercher à satisfaire dans les diverses étapes de la réalisation du schéma, et de la longueur du parcours de la voie maritime, lors de la réalisation de ce schéma.
3. Convoquer en 1958 une réunion des experts des Etats danubiens et d'autres Etats intéressés pour la discussion des questions indiquées aux points 1/a et 2.
4. Publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956 et préparer à la publication l'Annuaire pour 1957.
5. Après réception de la documentation, entreprendre la réédition des cartes des secteurs du Danube en tenant compte de l'état actuel du chenal sur ces secteurs.
6. Entreprendre le rassemblement du matériel des Etats danubiens et des Administrations fluviales caractérisant la situation actuelle du chenal

du Danube afin d'apporter les modifications correspondantes dans le Routier du Danube publié.

7. Continuer l'établissement et l'envoi aux Etats danubiens des bulletins hydrologiques mensuels et des prévisions mensuelles des niveaux d'eau (ces dernières télégraphiquement).
8. Continuer le rassemblement et l'étude du matériel reçu des Etats danubiens en vue de l'élaboration des propositions visant la poursuite du développement des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et préparer à ce sujet, pour juillet 1958, une information correspondante à diffuser aux Etats danubiens.
9. Publier :
 - a) la Description complète des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube ;
 - b) les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube ;
 - c) l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube en indiquant leurs données caractéristiques principales ;
 - d) le Recueil des accords et traités en vigueur, conclus entre les Etats danubiens et les organisations correspondantes au sujet de la navigation sur le Danube ;
 - e) l'Indicateur kilométrique du Danube, en français ;
 - f) les Règles de procédure de la Commission du Danube ;
 - g) rééditer les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
10. Editer le bulletin sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1950—1955, en indiquant les données pour 1946, et préparer à l'édition le bulletin sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1956—1957.
11. Participer aux inspections des secteurs du Danube, effectuées par les organismes compétents des Etats danubiens.
12. Discuter en groupe d'experts des Etats danubiens, à titre d'échange d'expérience, certaines questions juridiques concernant la navigation sur le Danube, et en particulier les questions concernant :
 - a) la responsabilité en cas d'abordages des bâtiments ;
 - b) l'assistance prêtée aux bâtiments en cas d'avarie ;
 - c) la limitation de la responsabilité du propriétaire du bâtiment.
13. Préparer le projet préliminaire des propositions concernant les marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube et entreprendre l'élaboration des propositions au sujet de l'unification des documents de bord. Tenir une réunion des experts des Etats danubiens pour la discussion des questions mentionnées.
14. Entreprendre l'élaboration des propositions concernant la modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube en tenant compte du développement en perspective de la navigation danubienne et des constructions hydrauliques et du système unifié des signaux qui sera adopté pour les voies navigables internationales, et

écouter à la XVII^e session de la Commission du Danube une information à ce sujet.

15. S'occuper de l'établissement de la bibliographie du matériel paraissant dans les publications au sujet des questions présentant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube et pour l'activité de la Commission du Danube.
16. Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1958 aux travaux :
 - a) du Comité des transports intérieurs et du Sous-Comité des transports par voie navigable de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU ;
 - b) du groupe de travail pour le droit fluvial de la CEE de l'ONU pour les projets de la Convention concernant la responsabilité en cas d'abordage et de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;
 - c) du groupe d'experts de la CEE de l'ONU pour l'unification de la signalisation et des règlements de police en navigation intérieure ;
 - d) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé au sujet des questions concernant la navigation par voie d'eau intérieure.
17. Préparer les projets du plan de travail et du budget pour 1959.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'examen de la question relative à la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube

(Adoptée le 24 janvier 1958, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Charger l'appareil de la Commission d'entreprendre en 1958 l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

2. Ecouter à la XVII^e session de la Commission l'information de l'appareil de la Commission sur l'élaboration des propositions susmentionnées.

3. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube."

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'examen de l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal du Danube

(Adoptée le 24 janvier 1958, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail sur l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, la seizième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre acte de l'avant-projet relatif à la détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques du Danube, préparé par l'appareil de la Commission.

2. Charger l'appareil de la Commission d'élaborer le projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques du Danube compte tenu des observations exprimées au sein du groupe de travail ainsi que des observations et des propositions qui seront envoyées à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et les Administrations fluviales.

3. Recommander à l'appareil de la Commission de tenir en septembre-octobre 1958 une réunion des experts des Etats danubiens à laquelle sera discuté le projet de Recommandations diffusé préalablement aux Etats danubiens.

4. Présenter le projet de Recommandations élaboré à l'examen de la XVII^e session de la Commission du Danube.

5. Approuver le rapport du groupe de travail présenté sur l'examen de l'avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le budget de la Commission pour 1958

(Adoptée le 24 janvier 1958, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté le projet du budget de la Commission présenté pour 1958, ainsi que le rapport du groupe de travail, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1958 dans la somme de 3 824 000 florins pour son chapitre des recettes et de 3 824 000 florins pour son chapitre des dépenses, conformément au document N° CD/SES 16/29.

2. Pour couvrir les dépenses de la Commission, établir, conformément à l'art. 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités de chaque Etat membre de la Commission du Danube dans la somme de 610 000 florins.

3. Continuer à payer les appointements des fonctionnaires et à effectuer les autres décomptes en florins.

Charger le Directeur de l'appareil d'élaborer et de présenter à l'examen de la XVII^e session de la Commission les amendements au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube en tenant compte des modifications survenues depuis l'approbation dudit Règlement.

4. Porter le solde du bilan au 1^{er} janvier 1958 de 123 000 florins et les autres recettes prévues dans la somme de 41 000 florins au budget de la Commission du Danube pour 1958.

5. Approuver le rapport du groupe de travail pour l'examen du budget de la Commission du Danube pour 1958.

ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION

DE LA XVII^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la troisième séance, le 24 janvier 1958)

1. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XVII^e session les questions suivantes :
 - a) Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958.
 - b) Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1958.
 - c) Examen du projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
 - d) Examen des propositions préliminaires concernant l'unification des marques d'identification sur les bâtiments naviguant sur le Danube et information concernant les documents de bord rassemblés en vue de leur unification ultérieure.
 - e) Information sur l'état de l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
 - f) Information concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission des questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement.
 - g) Information concernant l'étude par l'appareil des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures.
 - h) Information sur les résultats de l'étude scientifique des questions du régime des glaces du Danube.
 - i) Concernant l'introduction des modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (conformément au § 3 du document CD/SES 16/32).
 - j) Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959.
 - k) Approbation du budget de la Commission du Danube pour 1959.
 - l) Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVIII^e session de la Commission du Danube.
2. Convoquer la XVII^e session de la Commission du Danube à Budapest, le 15 janvier 1959.

DECISION

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant la modification des Règles de procédure de la Commission du Danube

(Adoptée le 24 janvier 1956, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté les propositions faites par les délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Tchécoslovaque au sujet de la modification de certains articles des Règles de procédure de la Commission du Danube, la XVI^e session de la Commission du Danube DECIDE :

Modifier les articles 1, 46, 47 et 50 des Règles de procédure de la Commission du Danube et les rédiger comme suit :

Article 1

La Commission du Danube (désignée ci-après Commission) se réunit une fois par an, en janvier, en session ordinaire à Budapest, sauf si elle en décide autrement.

La date de la convocation est établie par la Commission.

Article 46

Le budget de la Commission, qui prévoit le versement des annuités des Etats danubiens membres de la Commission en conformité avec l'article 10 de la Convention afin de pourvoir aux dépenses de l'entretien de la Commission, de son Secrétariat et de ses Services, est établi pour une année, du 1^{er} janvier au 31 décembre. Le budget prévoit la monnaie et les termes du versement des annuités par les Etats membres de la Commission. Le rapport sur l'exécution du budget pour l'année écoulée est soumis à l'examen de la session ordinaire de la Commission.

Article 47

Le Président de la Commission (en son absence le Vice-Président ou le Secrétaire) est l'ordonnateur des crédits en vue de l'exécution du budget ; il peut transmettre ses droits d'ordonnancer les crédits à un fonctionnaire responsable de la Commission.

Si la somme allouée à un article du budget est épuisée, le Président de la Commission (en son absence le Vice-Président ou le Secrétaire) a le droit, en cas de nécessité, d'autoriser, jusqu'à concurrence de 20% du montant

alloué à l'article donné du budget, d'effectuer la dépense au compte des économies qui se sont présentées à d'autres articles.

Tous les documents financiers et ordres de paiement doivent être signés par l'ordonnateur des crédits et le comptable.

Article 50

La révision des opérations financières est effectuée par le groupe de travail pour les questions financières avant la session ordinaire de la Commission.

RECOMMANDATIONS

RELATIVES A L'UNIFICATION DES REGLES DE LA SURVEILLANCE VETERINAIRE ET PHYTOSANITAIRE SUR LE DANUBE

(Adoptées à la XVI^e session de la Commission du Danube, le 16 janvier 1958)

Première partie

SURVEILLANCE SANITAIRE-VETERINAIRE SUR LE DANUBE

Chapitre I

GENERALITES

§ 1

En vue de prévenir l'introduction dans le pays de maladies contagieuses animales, tous les bateaux transportant des animaux, des produits et des matières premières de provenance animale, ainsi que des objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes des maladies contagieuses animales, sont soumis à la surveillance sanitaire-vétérinaire obligatoire dans les ports frontières danubiens établis par les organes centraux compétents des pays danubiens.

La surveillance sanitaire-vétérinaire de frontière est effectuée par les médecins-vétérinaires de frontière conformément aux dispositions de la législation vétérinaire du pays donné.

Les organes compétents des pays respectifs se communiquent réciproquement les listes des ports frontières où s'effectue la surveillance sanitaire-vétérinaire ainsi que les données sur leurs modifications.

§ 2

Sont soumises à la surveillance sanitaire-vétérinaire obligatoire les marchandises ci-dessous mentionnées, transportées sur le Danube :

a) animaux — solipèdes, bovidés et ovidés, porcs, tous oiseaux sauvages et domestiques, bêtes sauvages à poils et à fourrure, animaux exotiques, lapins domestiques, chiens, chats, poissons, mollusques, abeilles, etc ;

b) produits et matières premières de provenance animale — viande, gras, sous-produits (organes) entiers ou en morceaux, leurs produits, poissons, produits de poisson, frais ou conservés, peaux, laine, poils, plumes, cornes, etc ;

c) objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses — fourrages et graines de plantes fourragères (avoine, maïs, etc.), litières et autres objets utilisés pour les soins des animaux.

Les produits de provenance animale transportés comme bagage à main (viande, produits de viande, laitages, oeufs, etc.) dans les quantités établies à cet effet dans le pays, ne sont pas soumis au contrôle vétérinaire.

Remarques : Dans le texte qui suit, sous les termes : “animaux”, “produits” et “matières premières de provenance animale”, ainsi que sous les termes “objets susceptibles d’être porteurs d’agents pathogènes de maladies contagieuses” on entend toutes les espèces visées sous § 2.

§ 3

Les instructions de la surveillance sanitaire-vétérinaire sur l’application des présentes Recommandations ou des mesures destinées à prévenir l’introduction des maladies contagieuses sur le territoire d’un Etat danubien sont obligatoires pour tout bâtiment, propriétaire d’animaux et pour le personnel travaillant dans les ports.

§ 4

Sont admis pour le transport sur le Danube les animaux, produits et matières premières de provenance animale, ainsi que les objets susceptibles d’être porteurs d’agents pathogènes de maladies contagieuses, indemnes de maladies contagieuses.

Ne sont pas admis pour le transport sur le Danube les animaux, produits et matières premières de provenance animale ainsi que les objets pouvant être porteurs d’agents pathogènes de maladies contagieuses qui ne répondent pas aux exigences des règles sanitaires-vétérinaires établies.

§ 5

Les animaux, les produits et les matières premières de provenance animale ainsi que les objets susceptibles d’être porteurs d’agents pathogènes de maladies contagieuses, destinés au transport sur le Danube, doivent être accompagnés de certificats sanitaires-vétérinaires, délivrés par des médecins-vétérinaires au service de l’Etat autorisés à cet effet, attestant leur provenance et leur état de santé et certifiant les suivants :

a) pour les animaux :

- qu’ils ont été examinés avant le chargement et trouvés sains ;
- que le lieu de provenance et le lieu de chargement sont indemnes des maladies contagieuses de l’espèce donnée ;

b) pour les produits et les matières premières de provenance animale :

- que les lieux de leur provenance sont indemnes de maladies contagieuses animales ;
- que les produits et les matières premières proviennent d’animaux ayant été, avant et après l’abattage, examinés et trouvés sains et qu’ils peuvent servir à la consommation ;

c) pour les objets susceptibles d’être porteurs d’agents pathogènes de maladies contagieuses :

- que les lieux de leur provenance et de leur chargement sont indemnes de la fièvre aphteuse et d’autres maladies contagieuses dangereuses.

Le certificat doit indiquer les lieux de provenance, d'exportation (exportateur) et de destination (destinataire) des animaux, des produits et des matières premières de provenance animale et des objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses, ainsi que leur nombre ou poids.

Le certificat sanitaire-vétérinaire est délivré dans la langue du pays exportateur accompagné d'une traduction en langue russe ou française.

Si le pays de destination n'exige pas de certificat sanitaire-vétérinaire, les matières premières animales suivantes peuvent être exportées sans ce certificat :

- laine, plume, duvet, lavés dans des entreprises industrielles et placés dans un double emballage ;
- peaux, poils, déchets de poils et d'autres produits de provenance animale, bouillis, désinfectés et emballés hermétiquement ;
- cornes, sabots, ongles, os, bouillis, débarassés des parties molles et emballés hermétiquement.

§ 6

Si le pays d'exportation n'est pas indemne de l'une des maladies sous-mentionnées, le transport des animaux n'est autorisé que sur observation des conditions suivantes :

- le territoire du pays exportateur d'animaux réceptifs pour ces maladies était indemne de peste (Pestis) et de pleuropneumonie contagieuse (Pleuropneumonia infectiosa) des bovidés au cours des derniers six mois ;
- la localité d'origine et le territoire adjacent d'un rayon de 20 km étaient indemnes de l'encéphalite infectieuse des porcs (Meningo encephalomyelitis infectiosa suis) au cours des derniers six mois ;
- la localité d'origine et le territoire adjacent d'un rayon de 20 km étaient indemnes de fièvre aphteuse (Aphtae epizooticae) au cours des derniers six mois ;
- la localité d'origine et le territoire adjacent dans un rayon de 20 km, étaient indemnes de peste des porcs (Pestis suum), de peste des volailles (Pestis avium), de variole des moutons (Variola ovina), au cours des derniers deux mois ;
- pour les chiens, les chats et les renards, le lieu d'origine et le territoire adjacent dans un rayon de 20 km, étaient indemnes de cas de rage (Lyssa) durant les derniers six mois ;
- pour les bêtes à fourrure et à poils et les bêtes sauvages, le lieu de provenance et le territoire adjacent dans un rayon de 100 km, étaient indemnes de cas d'infection de la tularémie (Tularemia) au cours des derniers six mois — deux ans, selon la législation en vigueur dans tel ou tel pays danubien ;
- pour les lapins domestiques — que leur lieu d'origine et le territoire adjacent dans un rayon de 100 km étaient indemnes de la myxomatose (Myxomatosis) au cours d'un an ;
- pour les perroquets — que le lieu d'origine et le territoire adjacent d'un rayon de 100 km étaient indemnes de la psittacose (Psittacosis) (Ornithosis) pendant les derniers six mois, si l'exportation et l'importation

tation de cette espèce d'oiseau ne sont pas interdites par l'Etat danubien respectif ;

- pour les abeilles — que dans la localité de provenance et dans un rayon de 5 km du rucher nulle maladie d'abeilles, qui d'après la législation des Etats danubiens respectifs est considérée comme étant contagieuse, n'a pas été constatée au cours des derniers six mois.

§ 7

Tout bâtiment chargé d'animaux, arrivant dans un port frontière sans certificat sanitaire-vétérinaire et toute cargaison ayant été en contact avec des animaux atteints de maladie contagieuse, peuvent être soit renvoyés dans le pays d'origine, soit autorisés au stationnement jusqu'à éclaircissement de leur état sanitaire du point de vue des maladies contagieuses.

Tout bâtiment chargé de produits et de matières premières de provenance animale ou d'objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses, arrivé sans certificat sanitaire-vétérinaire, est soit retenu jusqu'à éclaircissement, soit autorisé à poursuivre sa route sur accord de l'organe central compétant du pays où il a été retenu.

§ 8

Les bâtiments destinés au transport d'animaux, de produits et de matières premières de provenance animale doivent être équipés conformément aux conditions sanitaires-vétérinaires prescrites pour le transport de ces cargaisons, et excluant les possibilités de la propagation des maladies contagieuses.

Les ponts pour les animaux doivent être de construction compacte, étanches, pourvus de litières de paille ou recouverts de sable, de sciure de bois et munis de dispositifs d'écoulement pour les déchets liquides.

Les animaux, produits et matières premières de provenance animale, ainsi que les objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses, ne peuvent être débarqués que sur autorisation de la surveillance sanitaire-vétérinaire du port.

Il est interdit de placer en commun avec les animaux se trouvant déjà à bord les lots d'animaux embarqués en cours de route.

§ 9

Les matières premières de provenance animale (laine, peaux, poils, soie, os, etc.) ne peuvent être transportées qu'isolées des chargements de produits alimentaires et dans un emballage conforme ; elles doivent être arrimées dans les endroits spécialement désignés par l'administration du bâtiment.

§ 10

Les administrations des ports danubiens ainsi que les organes locaux correspondants du pouvoir d'Etat adoptent toutes les mesures nécessaires pour que les localités se trouvant dans la proximité immédiate des ports soient indemnes des maladies contagieuses pour lesquelles est prévue l'application de la quarantaine, et en particulier de la fièvre aphteuse (*Aphtae epizooticae*), du charbon (*Anthrax*), de la peste des porcs (*Pestis suum*), de la

variole des moutons (*Variola ovina*), de la peste des volailles (*Pestis avium*), de la péripneumonie contagieuse (*Pleuropneumonia infectiosa*), de la peste (*Pestis*) des bovidés, de la morve (*Malleus*) et autres.

En cas de quarantaine dans des ports danubiens pour cause de maladies animales contagieuses, les données à ce sujet doivent être communiquées aux Etats danubiens voisins afin d'exclure la possibilité de l'entrée dans de tels ports des bâtiments ayant à bord une cargaison d'animaux.

§ 11

Les présentes Recommandations doivent être appliquées sans distinction en raison de la nationalité des bâtiments, de leur point de départ et de destination ou de toute autre raison.

L'application des mesures sanitaires-vétérinaires ne doit pas entraver la liberté de la navigation.

Chapitre II

ATTRIBUTIONS DE LA SURVEILLANCE SANITAIRE-VETERINAIRE DANS LES PORTS

§ 12

La surveillance sanitaire-vétérinaire dans les ports frontières du Danube a pour attribution les tâches suivantes :

1. Le contrôle de l'observation des prescriptions sanitaires-vétérinaires en ce qui concerne le transport adéquat des animaux, des produits et matières premières de provenance animale, ainsi que des objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses, conformément aux règles établies par les présentes Recommandations.

2. La vérification de ce que les certificats sanitaires-vétérinaires ont été délivrés selon les règles et le contrôle de l'exactitude des indications qu'ils contiennent au sujet des animaux, des produits et des matières premières de provenance animale, ainsi que des objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses, en ce qui concerne leur état indemne de maladies contagieuses.

3. La visite vétérinaire des animaux, ainsi que le contrôle de l'état sanitaire-vétérinaire du bâtiment arrivé.

4. L'application du traitement nécessaire aux animaux et des mesures sanitaires au bâtiment en cas de constatation ou du suspicion d'infection de maladie contagieuse d'animaux, ainsi que l'application d'autres mesures sanitaires-vétérinaires sur la demande du capitaine.

5. L'application des mesures vétérinaires nécessaires au cas où une maladie contagieuse animale a été décelée, afin d'empêcher la propagation de l'infection dans les fermes et régions avoisinantes.

§ 13

Lors de l'arrivée du bâtiment dans un port frontière, le représentant de la surveillance sanitaire-vétérinaire doit exiger du capitaine du bâtiment ou du propriétaire des chargements d'animaux les certificats sanitaires-vétéri-

naires et établir, par interrogation, s'il y a à bord des animaux malades, après quoi s'effectue la visite vétérinaire.

La visite des produits et des matières premières de provenance animale se fait sur avis de la surveillance sanitaire-vétérinaire au cas où l'état de la cargaison est suspect du point de vue des maladies contagieuses, ou s'il y a eu enfreinte aux exigences sanitaires-vétérinaires de transport.

Si les mesures sanitaires-vétérinaires stipulées par les présentes Recommandations pour le transport des chargements d'animaux ont été appliquées et que l'état sanitaire des animaux au point de vue des maladies contagieuses a été trouvé satisfaisant, le bâtiment reçoit l'autorisation de poursuivre sa route.

La surveillance sanitaire-vétérinaire du port frontière porte une note correspondante dans le certificat sanitaire-vétérinaire sur le résultat de la visite des animaux, des produits et des matières premières de provenance animale ou des objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses.

Les bâtiments qui ont été autorisés à poursuivre leur route peuvent entrer dans les ports du pays donné sans nouvelle visite de la surveillance sanitaire-vétérinaire portuaire, mais ceci après interrogation du médecin-vétérinaire escortant les animaux (s'il y en a) ou du capitaine du bâtiment.

§ 14

La visite vétérinaire des animaux se trouvant sur un bâtiment venant de l'étranger se fait de jour, et de nuit si le bâtiment est suffisamment éclairé.

§ 15

Il est interdit de jeter dans le fleuve les cadavres, les litières et les déchets de fourrage, ainsi que d'ouvrir les écoutilles pour jeter les déchets.

A l'arrivée dans le port, les cadavres et les déjections doivent être brûlés ou enterrés conformément aux règles sanitaires-vétérinaires en vigueur dans l'Etat donné.

Chapitre III

MESURES APPLICABLES EN CAS DE CONSTATATION DE MALADIE CONTAGIEUSE

§ 16

Si des cas de maladie ou de mort exigeant l'application des mesures antiépizootiques se sont déclarés pendant le trajet parmi les animaux, le capitaine du bâtiment doit, à l'approche du port, de jour arborer un pavillon jaune et de nuit porter un feu jaune et, autant que faire se peut, en informer d'avance l'administration du port le plus proche.

Il est défendu au bâtiment d'avoir contact avec la rive et d'accomplir les formalités de frontière avant la visite sanitaire-vétérinaire et la constatation de la maladie.

§ 17

En cas de constatation de cas de peste (Pestis), de pleuropneumonie contagieuse des bovidés (Pleuropneumonia infectiosa), de fièvre aphteuse (Aphthae epizooticae), de variole des moutons (Variola ovina), de peste des porcs (Pestis suum), de peste et de pasteurellose des volailles (Pestis, Cholera), le bâtiment est retenu et, sur instructions de la surveillance sanitaire-vétérinaire, conduit dans un endroit correspondant afin d'y appliquer les mesures antiépizootiques nécessaires. Dans de tels cas sont prises les mesures suivantes :

1. Sur accord entre les organes respectifs des pays intéressés, tous les animaux sont soit débarqués et transmis afin d'être immédiatement abattus, soit renvoyés dans le pays d'exportation. Le débarquement et l'abattage des animaux se font conformément à la législation du pays où le bâtiment a été retenu.

2. La raison de l'abattage, la maladie constatée et les méthodes d'examen employées sont portées dans un procès-verbal spécial dressé par les préposés de la surveillance vétérinaire qui ont participé à la visite des animaux et à l'établissement du diagnostic. Le procès-verbal est dressé dans la langue du pays où les animaux ont été retenus. Une copie en est envoyée aux organes vétérinaires du pays exportateur des animaux.

Si dans le pays où la maladie a été découverte se trouve un représentant du pays exportateur des animaux, celui-ci en est immédiatement informé.

§ 18

Si des cas de charbon (Anthrax), d'anthrax emphysémateux (Gangraena emphisematosi), de morve (Malleus) ou d'autres maladies contagieuses dangereuses sont découverts, une partie ou tout le lot d'animaux est, soit débarqué et soumis à la quarantaine et aux mesures antiépizootiques appliquées par les organes vétérinaires locaux, soit, en accord avec les organes respectifs des pays, renvoyé dans le pays exportateur.

§ 19

Le bâtiment sur lequel ont été découverts des animaux atteints des maladies contagieuses indiquées aux §§ 17 et 18 doit être soumis à un nettoyage mécanique minutieux et à la désinfection, effectués sous le contrôle de la surveillance sanitaire-vétérinaire du port.

Les cadavres des animaux, les litières, déjections, restes de fourrage, doivent être, sur instructions de la surveillance sanitaire-vétérinaire du port, brûlés ou enterrés.

Pendant la période d'application des mesures vétérinaires la surveillance sanitaire-vétérinaire du port peut interdire à l'équipage de mettre pied sur la rive, ceci excepté pour les besoins du service et en accord avec la surveillance sanitaire-vétérinaire du port.

Après application de toutes les mesures vétérinaires le bâtiment est autorisé à continuer sa route.

§ 20

Si au cours du transport il y a suspicion que les produits et matières premières de provenance animale ou les objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses proviennent d'animaux atteints

de maladie contagieuse ou ont été en contact de tels animaux, les cargaisons peuvent être retenues dans le port où la suspicion a surgi, ou bien le bâtiment est autorisé à continuer sa route sans cependant avoir le droit d'entrer dans les ports du pays donné.

Chapitre IV

DROITS PERÇUS POUR LES MESURES SANITAIRES-VETERINAIRES

§ 21

La surveillance sanitaire-vétérinaire dans les ports est effectuée gratuitement par le service vétérinaire portuaire.

Le paiement des frais pour l'examen vétérinaire dans les ports des animaux, produits et matières premières de provenance animale et des objets susceptibles d'être porteurs d'agents pathogènes de maladies contagieuses s'effectue conformément aux dispositions y relatives en vigueur dans les Etats danubiens respectifs. Les taxes pour les mesures vétérinaires, pour la vaccination, le transport des marchandises et la désinfection des bâtiments sont perçues dans les ports sur la base des tarifs en vigueur dans les Etats danubiens respectifs. Elles doivent être modérées et ne pas dépasser le coût effectif du service rendu.

Deuxième partie

SURVEILLANCE PHYTOSANITAIRE SUR LE DANUBE

Chapitre I

GENERALITES

§ 1

Pour parer à l'introduction des parasites des cultures agricoles, des maladies de plantes redoutables, les bâtiments ayant à leur bord des matières de provenance végétale sont soumis au contrôle phytosanitaire obligatoire dans les ports frontières du Danube établis par les organes compétents centraux des Etats danubiens.

La surveillance phytosanitaire de frontière est exercée par les inspecteurs frontaliers de la surveillance phytosanitaire, conformément aux dispositions phytosanitaires de la législation du pays donné.

Les organes compétents des pays respectifs se communiquent réciproquement les listes des ports frontières où est exercée la surveillance phytosanitaire ainsi que les données relatives à leurs changements.

§ 2

La surveillance phytosanitaire s'étend aux matières de provenance végétale suivantes :

- toutes graines de plantes de culture et de plantes sauvages destinées à l'ensemencement, à l'industrie ou à d'autres buts ;

- plantes vivantes et leurs parties au-dessus du sol, emballées ou non ;
- tubercules, racines, bulbes et autres parties de plantes sous terre ;
- fibres de coton, linter, fibres de lin et autres plantes filamenteuses pour le filage, tabac brut et autres produits semi-fabriqués de provenance végétale ;
- baies et fruits frais, ainsi que légumes et fleurs ;
- insectes vivants, dans toutes les phases de leur évolution, toutes espèces de cultures vivantes de champignons, de bactéries et de virus de plantes agricoles, collections de plantes vivantes et de plantes mortes non traitées et leurs parties ;
- échantillons de terre ;
- bois non ouvré ;
- litières et fourrages ;
- enveloppes et emballages de provenance végétale des marchandises exportées des régions où l'on rencontre des parasites et des maladies quarantenaires (paille, roseau, vannure, foin, mousse, etc.).

§ 3

Les parasites de plantes agricoles indiqués ci-dessous sont sujets à la surveillance phytosanitaire sur le Danube :

- hanneton de Colorado (*Leptinotarsa decemlineata*)
- hanneton japonais (*Popillia japonica*, Newm.)
- hanneton du Mexique (*Pantomorus lencoloma* Bon)
- Maladera japonica* Notsch
- papillon américain (*Hyphantria cunea* Drury)
- teigne de la pomme de terre (*Gnorimoschema* [*Phthorimaea*] *operculella* Zell)
- teigne du coton (*Pectinophora gossypiella* Saund)
- Cydia* oriental (*Laspeyresia molesta* Busek)
- Cydia* de Mandchourie (*Grapholita inopinata* Heinr.)
- Cydia* des pêches (*Carposina sasakii* Mats)
- teigne du blé (*Callosobruchus chinensis* L)
- teigne des haricots (*Acanthoscelides obtectus* Say)
- Callosobruchus quadrimaculatus* Fabr.
- phylloxera (*Phylloxera vastatrix* Planch)
- mouche méditerranéenne (*Ceratitis capitata* vied)
- et autres insectes qui, selon les dispositions des Etats danubiens respectifs, sont sujets au contrôle.

§ 4

Les matières indiquées au § 2 de la présente partie ne peuvent être transportées sur le Danube que dans des cales fermées ou emballées de façon à exclure, pendant le trajet sur le Danube, la possibilité de l'envol et de la propagation des parasites indiqués au § 3.

§ 5

Lors du transport des matières indiquées au § 2 de la présente partie, ces dernières doivent être accompagnées d'un certificat phytosanitaire (de quarantaine) délivré par les organes compétents respectifs du service de

protection des plantes du pays exportateur et certifiant que les matières de provenance végétale ne sont pas contaminées par les parasites indiqués au § 3 de la présente partie.

Le certificat phytosanitaire est délivré dans la langue du pays exportateur et accompagné d'une traduction en russe ou français. La dénomination des maladies et des parasites de plantes doit être indiquée en latin.

§ 6

Si un bâtiment ayant à son bord les matières indiquées au § 2 de la présente partie arrive dans un port de frontière sans certificat phytosanitaire (de quarantaine), il est retenu dans le port donné jusqu'à ce qu'une analyse minutieuse de la cargaison n'ait été faite dans le délai le plus bref possible. Le bâtiment ne peut être autorisé à poursuivre sa route que sur accord de l'organe central compétent du pays où il a été retenu.

Remarque : Les fibres de coton provenant d'un pays dans lequel est répandue la teigne du coton (*Pectinophora gossypiella* Saund) et les fruits provenant d'un pays où se trouvent la mouche méditerranéenne et les *Cydia* indiqués au § 3 peuvent, avec le consentement du pays importateur être transportés sur le Danube sans les certificats mentionnés à partir du 1^{er} octobre jusqu'au 1^{er} avril, dans des cales séparées hermétiquement closes et ne sont pas soumis à la visite.

§ 7

Si les maladies et les parasites indiqués au § 3 de la présente partie sont découverts sur le bâtiment ou dans les matières de provenance végétale, le bâtiment ou le chargement doit être désinfecté, ou si la désinfection n'est pas possible le chargement doit être immédiatement renvoyé au propriétaire, sur le même bâtiment, avec application des mesures de précaution nécessaires excluant les possibilités de la propagation des maladies et des parasites sur les territoires des Etats danubiens. Dans certains cas, et avec le consentement du capitaine du bâtiment, les produits végétaux contaminés par les parasites et les maladies indiqués au § 3 de la présente partie peuvent être détruits sur instructions de l'inspecteur du service phytosanitaire du port.

§ 8

Il est interdit de jeter dans le Danube, pendant le voyage ou le stationnement du bâtiment dans le port, tous déchets végétaux (épluchures, produits gâtés, matières d'emballage, fumier, litières ayant servi, déchets de fourrage) ainsi que l'emballage et les enveloppes dans lesquels se trouvaient les plantes ou les produits. Les matières énumérées doivent être brûlées dans les chaudières du bâtiment ou gardées dans des conditions excluant la possibilité de la propagation des maladies et des parasites.

§ 9

Les Etats danubiens effectuent constamment le contrôle des plantes cultivées ou poussant sur les territoires des ports et dans les régions adjacentes dans un rayon d'au moins un kilomètre afin d'assurer l'absence sur ces territoires des maladies et parasites indiqués au § 3 et de prévenir leur introduction sur les bâtiments.

§ 10

Les présentes Recommandations doivent être appliquées sans distinction aucune en raison de la nationalité des bâtiments, de leur point de départ et de destination ou de toute autre raison.

L'application des mesures phytosanitaires ne doit pas entraver la liberté de la navigation.

Chapitre II

ATTRIBUTIONS DE LA SURVEILLANCE PHYTOSANITAIRE DANS LES PORTS

§ 11

Les organes de la surveillance phytosanitaire portuaire, en collaboration avec les organes de l'administration du port et des organes douaniers, effectuent :

- a) le contrôle permanent de l'application par les capitaines des bâtiments, leurs équipages, les passagers et toutes personnes se trouvant dans le port, des règles phytosanitaires prévues par la loi de l'Etat donné et les présentes Recommandations ;
- b) la vérification pour établir si l'état effectif du chargement correspond aux données indiquées dans les certificats phytosanitaires (de quarantaine) ;
- c) la visite extérieure des chargements de provenance végétale transportés sur le Danube, afin d'établir leur état phytosanitaire et les conditions de leur transport ;
- d) l'organisation de la désinfection des matières de provenance végétale au cas où elles seraient contaminées par les parasites indiqués au § 3 de la présente partie, portant dans le certificat une note relative aux mesures qui ont été appliquées.

§ 12

Les préposés des organes du service phytosanitaire du port ont, au su du capitaine ou de la personne qui le remplace, le droit de monter à bord du bâtiment sans entrave, à toute heure, afin d'y effectuer le contrôle phytosanitaire.

§ 13

Le contrôle phytosanitaire du bâtiment et de toutes les matières de provenance végétale se trouvant à bord se fait en présence du capitaine ou de ses adjoints qui prêtent aux personnes effectuant la visite tout le concours nécessaire.

Chapitre III

DROITS PERÇUS POUR L'APPLICATION DES MESURES PHYTOSANITAIRES

§ 14

La visite phytosanitaire des bâtiments est effectuée gratuitement par le service phytosanitaire du port.

Les frais pour les mesures phytosanitaires appliquées dans les ports (examen, transport de la marchandise, désinfection du bâtiment) sont payés en conformité avec les dispositions y relatives de l'Etat danubien respectif, sur la base des tarifs en vigueur dans le territoire du pays.

Ces frais doivent être modérés et ne pas dépasser le coût effectif du service rendu.

III

PROJETS ET AMENDEMENTS

ORDRE DU JOUR PRELIMINAIRE

DE LA SEIZIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1957.
2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1957.
3. Examen du projet des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.
4. Informations des représentants des Etats danubiens et des Administrations fluviales au sujet de l'entretien du chenal.
5. Avant-projet de la détermination des gabarits du chenal du Danube.
6. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour l'année 1958.
7. Approbation du budget de la Commission du Danube pour l'année 1958.
8. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVII^e session de la Commission du Danube.

AVANT-PROJET

RELATIF A LA DETERMINATION DES GABARITS DU CHENAL DU DANUBE

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade en 1948, stipule à l'art. 8 qu'il entre dans les attributions de la Commission "de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales, le plan des grands travaux dans l'intérêt de la navigation".

En vue de la solution pratique de cette tâche, l'appareil de la Commission devait en premier lieu élaborer les questions liées à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube et à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, afin de pouvoir entreprendre sur leur base l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube.

Les Recommandations élaborées par l'appareil et adoptées en juin 1956 par la XIV^e session de la Commission du Danube ont résolu la question concernant l'établissement de la méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

En ce qui concerne la question de l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, rapportés à l'étiage navigable et de régularisation déterminé sur la base desdites Recommandations, celle-ci est traitée dans le présent avant-projet élaboré par l'appareil de la Commission, conformément au point 1 du plan de travail de la Commission pour 1957.

Lors de l'établissement de cet avant-projet, l'appareil de la Commission s'est servi de la documentation reçue des Etats danubiens en tenant compte des perspectives du développement ultérieur de la navigation sur le Danube. Il faut noter qu'au cours de son activité la Commission a examiné nombre de questions liées à l'exécution sur le Danube de travaux hydrotechniques présentant un intérêt commun pour tous les Etats danubiens dans la cause de l'amélioration des conditions de la navigation. Les travaux effectués au cours des années d'après-guerre pour débayer le chenal des bâtiments coulés et des débris de ponts, pour régulariser le lit du fleuve et draguer le fond sur les secteurs difficiles, ont amélioré dans une large mesure les conditions nautiques de certains secteurs du Danube ; néanmoins, il y a encore beaucoup à faire dans le domaine de la régularisation du lit pour éliminer définitivement les obstacles gênant la navigation.

Les résultats des travaux de régularisation exécutés jusqu'à présent sur le Danube affirment que la possibilité de liquider les difficultés, qui se présentent encore en ce qui concerne les conditions de la navigation, et d'assurer par cela même une voie navigable commode, existent.

Comme on le sait, le but de la régularisation du fleuve d'après l'étiage navigable et de régularisation, dans l'intérêt de la navigation, est l'établissement, dans le lit moyen, d'un chenal stable, ayant des gabarits garantis (profondeur, largeur, rayon de courbure), qui permet une navigation sans entrave aux bâtiments et aux convois remorqués pendant les périodes de bas niveaux.

Comme on le sait, cette question se résoud par la construction de digues longitudinales, d'épis, de traverses, par des creusements (coupures) qui redressent les courbes brusques du lit du fleuve, ainsi que par l'éclusage complet ou partiel du fleuve. A ce sujet, indépendamment des moyens par lesquels sera résolu le problème de la poursuite de l'amélioration des conditions nautiques du Danube, à l'avis de l'appareil de la Commission, le plan des grands travaux doit être établi à long terme, car la construction de tel ou tel ouvrage hydrotechnique exige considérablement de temps. En outre, l'exploitation complexe projetée des ressources hydrauliques du Danube créera sur certains secteurs du fleuve des biefs de retenue éliminant la nécessité d'une régularisation particulière du lit.

L'avant-projet prévoit des dispositions fondamentales concernant les gabarits de chenal minima qui assurent pour la navigation à l'étiage navigable et de régularisation une profondeur, une largeur et un rayon de courbure garantis ainsi que des dimensions minima pour les ouvrages d'art sur le Danube (écluses, passes navigables de ponts etc.). Il est recommandé d'assurer les gabarits minima mentionnés par les ouvrages hydrotechniques projetés sur tout le cours du fleuve. Lors de la détermination des gabarits minima de la voie navigable, l'appareil de la Commission s'est basé sur les gabarits existant actuellement et sur les propositions des Etats danubiens en prenant en considération les perspectives du développement de la navigation sur le Danube.

En ce qui concerne les gabarits minima des ouvrages d'art sur le Danube, l'appareil de la Commission s'est basé, dans leur détermination, sur les dimensions actuelles des bâtiments danubiens et les formes des convois remorqués, en tenant compte en même temps des dimensions des bâtiments en voie de construction.

I. GABARITS DE LA VOIE NAVIGABLE

Comme on le sait, l'indice fondamental de la qualité nautique du chenal est constitué par ses gabarits minima rapportés à l'étiage navigable et de régularisation, notamment :

- profondeur minima du chenal, garantie à l'étiage navigable et de régularisation dans les limites de sa largeur minima ;
- largeur minima du chenal avec une profondeur minima garantie dans ses limites ;
- rayon de courbure minima, selon l'axe du chenal.

Comme on le sait, l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube a été choisi en tenant compte que les niveaux d'eau inférieurs à ce niveau de régularisation ont une durée de 1 à 6%. Effectivement, pendant la plus grande partie de la période de navigation, les niveaux d'eau du Danube sont supérieurs à l'étiage navigable et de régularisation choisi, ce qui crée la pos-

sibilité de maintenir sur la voie des gabarits supérieurs aux gabarits minima établis.

La question concernant les gabarits du chenal lors des niveaux d'eau supérieurs à l'étiage navigable et de régularisation n'est pas examinée dans l'avant-projet actuel.

1. Profondeur minima du chenal

Profondeur de transit actuelle du chenal sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina.

Afin d'avoir un tableau clair des profondeurs limitatives sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina, l'appareil de la Commission a établi un tableau synoptique (N° 1*) dans lequel il a indiqué, en dm, les profondeurs minima (moins de 25 dm) observées sur les seuils en 1947 et pendant la période 1953—1957. Dans le tableau sont aussi indiquées les profondeurs relevées sur les seuils pendant la période où les niveaux d'eau du Danube étaient proches à l'étiage navigable et de régularisation adopté.

Il faut noter que dans le tableau ont été aussi portées les profondeurs minima (moins de 25 dm) observées sur les seuils au cours des 5 dernières années (1953—1957) et en 1947 qui, du point de vue hydrolique, était extrêmement défavorable et que l'on peut considérer comme année au niveau sans glaces le plus bas connu jusqu'à présent.

Pour comparer la situation du point de vue des profondeurs limitatives actuelles sur le Danube Moyen et le Bas Danube, il faut noter que les profondeurs minima observées en 1947 étaient sur le Danube Moyen de 8 dm (les 1—3 XII) au km 1871 et de 9 dm (les 3—6 XI) au km 1831, tandis que sur le Bas Danube elles étaient de 9 dm (les 20 X—4 XI) aux km 293—291 et de 11 dm (les 13—15 XI) aux km 345—344.

En 1953, sur le Danube Moyen, la profondeur minima de 12 dm a été observée sur les trois seuils suivants : km 1804 (les 16—31 XII), km 1545—1539 (les 13—20 XII) et km 1481—1480 (les 13—20 XII) ; sur le Bas Danube elle était de 7 dm (les 17—20 XII) aux km 345—344.

Par rapport à l'étiage navigable et de régularisation adopté, c.-à-d. pendant la période où les niveaux d'eau sont proches à l'étiage, la profondeur minima de 19 dm (le 7 X) a été observée en 1953 sur le Danube Moyen, au km 1808, et la profondeur minima de 18 dm (le 21 X) a été relevée sur le Bas Danube aux km 345—344.

Sur la base de ces données on peut constater qu'au point de vue de l'apparition de faibles profondeurs limitant le tirant d'eau des bâtiments les conditions nautiques sont à peu près identiques sur les secteurs du Danube Moyen et du Bas Danube. Il faut noter que dans le projet actuel le secteur des Portes de Fer, où le Danube a un caractère typique de fleuve de montagne, n'est pas examiné du point de vue de l'apparition de profondeurs limitant la navigation, étant donné que, selon toute probabilité, le problème de l'amélioration de ses conditions nautiques sera solutionné par éclusage.

* Les tableaux se trouvent dans les archives de la Commission du Danube.

Propositions des Etats danubiens au sujet de l'établissement, sur leurs secteurs du Danube, de la profondeur minima du chenal rapportée à l'étiage navigable et de régularisation

Comme il a été indiqué dans le tableau N° 1 les Etats danubiens proposent d'établir sur leurs secteurs de Danube à l'étiage navigable et de régularisation les profondeurs minima garanties suivantes : Tchécoslovaquie : 28,5—32,5 dm ; Hongrie : 25—35 dm ; Yougoslavie : 25 dm ; Roumanie 20 dm. En ce qui concerne le secteur du Danube relevant de la compétence de l'Administration Fluviale du Bas Danube, les travaux hydrotechniques qui y sont effectués ont pour but de garantir une profondeur de chenal minima de 24 pieds.

En outre, on prévoit actuellement l'établissement d'une profondeur navigable minima de 25 dm sur le secteur autrichien du Danube et dans le canal Rhin-Main-Danube qui est en voie de construction.

Proposition de l'appareil de la Commission du Danube au sujet de l'établissement de la profondeur minima du chenal du Danube, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation

Après avoir étudié la question concernant les profondeurs limitatives actuelles sur le Danube et les propositions des Etats danubiens au sujet de l'établissement de la profondeur minima du chenal, ainsi que les perspectives du développement de la navigation, l'appareil de la Commission est d'avis que les travaux hydrotechniques exécutés et projetés sur le Danube devraient assurer à l'étiage navigable et de régularisation, jusqu'à Brăila une profondeur de transit minima de 25 dm et en aval de Brăila, avec la sortie en mer Noire par le Canal de Sulina, une profondeur de 24 pieds. L'établissement d'une profondeur de transit minima de 25 dm assurera, sur le Danube, la navigation des bâtiments ayant une portée en lourd de 1350 tonnes.

2. Largeur minima du chenal

Largeur actuelle du chenal sur le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina

Pour donner un aperçu sur la situation actuelle, l'appareil de la Commission a établi un tableau synoptique (N° II) dans lequel il a indiqué les secteurs limitant la navigation sur le Danube par suite des faibles largeurs de chenal lors des bas niveaux. Comme il découle du tableau, la largeur actuelle du chenal sur les seuils est de 50—100 m lors des bas niveaux. Toutefois, tenant compte de la composition des convois remorqués (jusqu'à 5 unités en une rangée) il devient évident que pour la navigation normale, en particulier pour la rencontre et le dépassement des convois remorqués, la largeur minima actuelle du chenal lors des basses eaux est insuffisante.

Propositions des Etats danubiens au sujet de l'établissement sur leurs secteurs du Danube de la largeur minima du chenal rapportée à l'étiage navigable et de régularisation

En ce qui concerne l'établissement sur leurs secteurs des largeurs minima du chenal d'après l'étiage navigable et de régularisation, les Etats danubiens proposent les dimensions suivantes : Tchécoslovaquie : 150—200 m ; Hongrie : pour le secteur en amont de Gönyü —150 m et en aval jusqu'à la frontière hungaro-yougoslave (km 1433) 180—200 m ; Yougoslavie : 150 m ; Roumanie : 200 m.

Proposition de l'appareil de la Commission du Danube au sujet de l'établissement de la largeur minima du chenal sur le Danube, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation

Il est recommandé que tout projet concernant l'amélioration de la situation sur le Danube dans l'intérêt de la navigation, soit établi de façon à garantir sur les secteurs rectilignes à l'étiage navigable et de régularisation, en amont de Gönyü, une largeur de chenal minima de 150 m et en aval de Gönyü 180 m.

Sur les secteurs sinueux du fleuve, en aval de la localité Gönyü, où le rayon de courbure d'après l'axe du chenal ne dépasse pas 4000 m, la largeur minima du chenal ne doit pas être inférieure à 200 m. Ceci s'explique par le fait que, pour la navigation normale, sur les secteurs de fleuve sinucux le chenal doit avoir des largeurs plus grandes que sur les secteurs rectilignes ou sur les secteurs ayant un plus grand rayon de courbure, en conséquence, il est proposé d'adopter une largeur augmentant progressivement jusqu'à 200 m par rapport au rayon de courbure.

II. RAYON DE COURBURE MINIMUM DU CHENAL

Afin d'avoir un tableau sur les rayons de courbure de chenal minima existant actuellement sur certains secteurs du Danube, l'appareil de la Commission a établi un tableau synoptique (N° III) dans lequel il a indiqué les régions où le rayon de courbure du chenal est inférieur à 1250 m.

Comme il ressort du tableau, le rayon de courbure de chenal minimum de 750 m se trouve sur les secteurs tchécoslovaco-hongrois et hongrois dans la courbe Bagomé, entre les km 1814—1813,6. Néanmoins, lors des niveaux très bas le rayon de courbure du chenal diminue ici jusqu'à 500 m. Sur le secteur yougoslave du Danube, le rayon de courbure minimum de chenal de 525 m se trouve en aval d'Apatin, entre les km 1397,4—1396,7. Il faut noter que lors des bas niveaux le rayon de courbure du chenal tombe jusqu'à 400 m sur certains secteurs de seuils du fleuve. Sur le secteur roumain, le rayon de courbure minimum de 700 m se trouve près de Tulcea, entre les milles 38,7—38,4, et sur le seuil Cioara (km 586) le rayon de courbure minimum du chenal tombe à 550 m lors des bas niveaux.

De leur côté, les Etats danubiens projettent d'établir sur leurs secteurs du Danube les rayons de courbure minima suivants : Tchécoslovaquie 1400 m; Hongrie 1250 m; Yougoslavie 600 m et Roumanie 800 m.

Proposition de l'appareil de la Commission du Danube au sujet de l'établissement du rayon de courbure minimum du chenal

Tenant compte que les recommandations présentes ne constituent qu'un avant-projet, l'appareil de la Commission propose d'examiner deux variantes pour l'établissement, sur le Danube, du rayon de courbure de chenal minimum dont on pourra choisir celle correspondant le mieux aux exigences actuelles et futures de la navigation et de l'écoulement des glaces sur le Danube.

Première variante

Il est recommandé que tout projet visant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et de l'écoulement sans entrave des glaces prévoie pour le secteur Devin-Sulina un rayon de courbure minimum de 1000 m, d'après l'axe du chenal, à l'étiage navigable et de régularisation.

Tenant compte des propositions des Etats danubiens et des dimensions actuelles susmentionnées des rayons de courbure sur le Danube, la dimension la plus favorable du rayon de courbure minimum, et qui répondrait aux exigences de la navigation et de l'écoulement sans entrave des glaces, serait de 1000 m.

Deuxième variante

Il est recommandé de déterminer le rayon de courbure des courbes d'après l'axe du chenal à l'étiage navigable et de régularisation, d'après l'équation suivante :

$$R_{\min} = 21,8 \alpha$$

où α = angle de cercle au début et à la fin de la courbure au rayon R.

D'après cette équation ont été déterminés les rayons de courbure minima ci-dessous lorsque les angles de cercle ont les valeurs suivantes :

$R_{\min}$	600 m à $\alpha_{\max.}$	27,5°
$R_{\min}$	800 m à $\alpha_{\max.}$	36,5°
$R_{\min}$	1000 m à $\alpha_{\max.}$	46,0°
$R_{\min}$	1200 m à $\alpha_{\max.}$	55,0°
$R_{\min}$	1400 m à $\alpha_{\max.}$	64,5°

Pour les courbes ayant plusieurs rayons de courbures, ou pour celles entre lesquelles se trouvent des sections rectilignes dont la longueur est inférieure à $R_{\min}$, on peut appliquer l'équation suivante :

$$\sum \frac{I}{R} \cdot \frac{\alpha \cdot \pi}{180} \leq 0,0008$$

L'appareil de la Commission ayant étudié la question concernant la courbure des courbes du Danube du point de vue de la navigation et de

l'écoulement des glaces a établi que la courbure peut être caractérisée par deux éléments, notamment par le rayon de courbure et par l'angle du cercle.

Le coefficient de courbure est déterminé d'après l'équation suivante :

$$C = \frac{I}{R} \cdot \frac{\alpha \cdot \pi}{180}$$

où C = coefficient de courbure.

En analysant les valeurs des rayons de courbure de chenal existant actuellement sur certains secteurs du Danube, où les conditions de la navigation et de l'écoulement des glaces sont identiques, il a été établi que si C est supérieur à 0,0008 la courbure ne répond pas entièrement aux exigences de la navigation normale et de l'écoulement des glaces. Si par contre, conformément à l'équation indiquée ci-haut, C est égal à 0,0008, $R_{\min}$ sera égal à 21,8 α .

III. GABARITS DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS

Largeurs actuelles des passes navigables des ponts sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina.

Dans le tableau élaboré par l'appareil de la Commission (N° IV) ont été insérées les données sur les gabarits des passes navigables des ponts situés sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina. Comme on le voit, sur le secteur Devin-Sulina il y a 19 ponts dont les largeurs libres de passes navigables se présentent comme suit : 11 ponts — moins de 100 m, 2 ponts — 100 m, et 6 ponts — plus de 100 m.

Proposition de l'appareil de la Commission du Danube au sujet de l'établissement de la largeur libre des passes navigables des ponts sur le Danube

Actuellement, sur le secteur du Danube de Devin à Gönyü, où la navigation est réglementée, la largeur maxima autorisée pour les convois remorqués est de 40 m et en aval, jusqu'à Batina (à l'exception de la région du port de Budapest) elle est de 50 m. Sur les secteurs aval du Danube (à l'exception du secteur des Portes de Fer) il n'a pas été établi de largeur limitative pour la composition des convois.

Tenant compte de cette situation, pour assurer le passage des convois remorqués, il est recommandé de prévoir dans les projets de construction de ponts sur le Danube des passes navigables aux largeurs libres suivantes : a) sur le secteur Devin — localité Batina (km 1425) — au moins 100 m ; b) en aval de la localité Batina — au moins 150 m (la distance est mesurée à la profondeur de 25 dm rapportée à l'étiage navigable et de régularisation, d'après la largeur de la passe entre les parties saillantes extrêmes des piles des ponts). Une largeur libre d'au moins 150 m est aussi recommandée pour les passes navigables des ponts construits dans les régions des courbes du fleuve en amont de la localité Batina. En ce qui concerne la construction

des ponts en arc, il est recommandé d'avoir une largeur libre de passe navigable d'au moins 90 m avec la hauteur minima donnée de 8,50 m au plus haut niveau d'eau navigable.

Hauteurs actuelles des passes navigables des ponts sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina

Les hauteurs libres des passes navigables des 19 ponts qui se trouvent actuellement sur le secteur du Danube de Devin à Sulina sont, d'après les niveaux d'eau maxima observés pendant la période sans glace, les suivantes : 4 ponts — moins de 6 m ; 3 ponts — de 6 à 7 m, et 12 ponts — plus de 7 m.

Propositions de l'appareil de la Commission du Danube au sujet de l'établissement des hauteurs minima des passes navigables des ponts

Lors de l'étude de la question concernant l'établissement des hauteurs minima des passes navigables des ponts sur le Danube, l'appareil de la Commission est arrivé à la conclusion que l'établissement de la hauteur rapportée au niveau le plus haut observé jusqu'à présent sur le Danube, n'a pas d'utilité pratique, car un tel niveau et ceux qui lui sont proches se produisent rarement (approximativement une fois tous les 20 ans) et sont d'une courte durée (1—2 jours). Tenant compte de ce fait, il est nécessaire, afin de pourvoir aux besoins pratiques de la navigation, de déterminer le haut niveau navigable par rapport auquel sera fixée la hauteur minima des passes navigables des ponts. Après avoir examiné en détail cette question, l'appareil de la Commission est d'avis que l'on peut recommander comme haut niveau navigable sur le Danube le niveau d'eau d'une durée moyenne de 1% pendant une période de 25 ans, c.-à-d. de 1924 à 1950 (abstraction faite des années 1944 et 1945), observé sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina. L'adoption de la période d'observation de 25 ans comme base de calcul s'explique par le fait que c'est sur la base des données de cette même période d'observations qu'a été calculé l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Ci-après sont indiquées les données concernant la durée du haut niveau navigable adopté, établi sur la base des observations effectuées au cours d'une période de 25 ans à certaines stations hydrométriques et ayant une probabilité de dépassement de 1% exprimée en jours. Le total de la durée en jours pour une période de 25 ans, d'après certaines stations hydrométriques, est pour Bratislava — 80 jours, Budapest — 79 jours, Bezdan — 87 jours, Zemun — 84 jours, Turnu-Severin — 83 jours, Giurgu — 82 jours, Brăila — 79 jours. En moyenne, la durée totale de ce niveau est de 82 jours, c.-à-d. approximativement 3 jours par an sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina. En ce qui concerne l'établissement des côtes du haut niveau navigable adopté celles-ci ont été calculées par l'appareil de la Commission d'après les stations hydrométriques et indiquées dans le tableau N° IV. Tenant compte des tirants d'air actuels des bâtiments naviguant sur le Danube (de 6 à 8 m), il semble utile de recommander que tout projet de construction de nouveau pont sur le Danube soit établi de façon à assurer une hauteur libre de passe navigable d'au moins 8,50 m au-dessus du haut niveau navigable

adopté (la distance minima est mesurée verticalement dans les limites de la largeur donnée de la passe navigable, à partir du point inférieur de la saillie de la pile du pont jusqu'au niveau d'eau).

En même temps, il est recommandé d'adopter comme haut niveau navigable le niveau ayant une durée moyenne de 1% pour une période d'observations de 25 ans, de 1924 à 1950 (abstraction faite des années 1944 et 1945), effectuées pendant la période sans glaces, d'après 24 stations hydrométriques établies sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina.

IV. HAUTEURS DES CABLES AERIENS TELEGRAPHIQUES ET A HAUTE TENSION TRAVERSANT LE FLEUVE

Les hauteurs des câbles aériens télégraphiques et à haute tension installés actuellement sur le parcours navigable du Danube de Devin à Sulina ont été indiquées dans le tableau N° V. Ces hauteurs varient, au niveau d'eau maxima observé sur le Danube, de 12,29 à 26,30 mètres.

Afin que les bâtiments danubiens au tirant d'eau actuel puissent passer sans entrave, l'appareil de la Commission recommande pour les câbles télégraphiques et à haute tension traversant le fleuve une hauteur libre d'au moins 15 mètres lors du haut niveau navigable (la distance est mesurée selon la verticale, aux températures d'air maxima, à partir du point de suspension le plus bas jusqu'à la surface de l'eau).

GABARITS DES ECLUSES

Il est recommandé que tout projet de construction d'écluse sur le parcours navigable du Danube de Devin à la localité Gönyü prévoie les dimensions minima suivantes : longueur utile du sas (il est question de l'espace libre entre les portes de l'écluse) — au moins 230 m ; largeur utile du sas (distance au plafond entre les parois intérieures du sas) — au moins 24 m.

Actuellement, en aval de la localité Gönyü les formations les plus usitées pour les convois montants se composent de 4, 6, 8 et, en certains cas, 10 chalands à raison de deux chalands dans une rangée, et pour les avalants de 3 (une rangée), 5 (une ou deux rangées), 7 et 9 (deux rangées) chalands. Se basant sur ce fait, l'appareil de la Commission trouve utile de recommander, pour les écluses du secteur en aval de la localité Gönyü, des gabarits utiles minima de 310×28 m afin d'augmenter la capacité des écluses. Les gabarits de sas d'écluse indiqués permettront d'écluser à la fois un convoi composé de neuf chalands et un remorqueur (six chalands ayant une portée en lourd de 1000 tonnes et 3 chalands de 600 tonnes).

Les écluses qui existent actuellement sur le Haut-Danube ont des gabarits de sas de 230×24 m. Il faut croire que ceux-ci ont été établis afin de pouvoir laisser passer à la fois des convois types composés de 4 chalands et d'un remorqueur.

PROJET DE RECOMMANDATIONS

RELATIVES A L'UNIFICATION DES REGLES DE LA SURVEILLANCE VETERINAIRE ET PHYTOSANITAIRE SUR LE DANUBE

Première partie

SURVEILLANCE VETERINAIRE-SANITAIRE SUR LE DANUBE

Chapitre I

GENERALITES

§ 1

En vue de se prémunir contre l'introduction dans le pays des maladies contagieuses de bêtes et de volaille tous les bateaux transportant des bêtes, de la volaille, des produits et des matières premières de provenance animale ainsi que des objets susceptibles de transmettre des agents pathogènes d'épidémies parmi les bêtes et la volaille sont soumis au contrôle vétérinaire obligatoire dans les ports limitrophes danubiens à désigner par l'organe central compétent du pays respectif.

Le contrôle vétérinaire frontalier est assuré par les fonctionnaires vétérinaires frontaliers, conformément aux prescriptions de la législation vétérinaire du pays respectif.

Les organes compétents desdits pays procéderont mutuellement à la notification des listes de ports limitrophes où s'effectue la surveillance vétérinaire-sanitaire, ainsi que de leurs modifications ultérieures.

§ 2

Doivent être soumises au contrôle de la surveillance vétérinaire-sanitaire toutes les cargaisons :

d'animaux (chevaux, bovidés, porcs, moutons, animaux exotiques, bêtes à poil et à fourrure, chiens, etc.) ;

de volaille vivante et tuée (oies, canards, poules, etc.) ;

de gibier vivant et tué et de toutes sortes de produits de provenance animale : viande fraîche, gelée et réfrigérée, ainsi que les parties et les organes, viande salée, fumée ou autrement conservée, estomac, boyaux, peaux, poils, cornes, sabots, laine, soie, etc. ;

de poissons vivants et de produits de poisson ;

de fourrages et de graines de plantes fourragères (avoine, maïs, etc.) et autres produits employés pour l'élevage.

Les produits de provenance animale (viande, produits de viande, laitage, oeufs, etc.) transportés comme bagage à main dans la quantité établie à cet effet dans le pays, ne sont pas soumis au contrôle vétérinaire.

§ 3

Les instructions de la surveillance vétérinaire-sanitaire concernant l'application des présentes Recommandations ou des mesures destinées à prévenir l'introduction de maladies contagieuses sur le territoire d'un Etat danubien sont obligatoires pour tous les bâtiments, propriétaires d'animaux, volaille, et pour le personnel travaillant dans les ports.

§ 4

Sont admis pour le transport sur le Danube les animaux, volaille, matières premières de provenance animale et fourrage indemnes de maladies contagieuses.

L'importation et le transit sur le Danube d'animaux et de volailles malades ou suspects d'être atteints de maladie contagieuse, ainsi que de matières premières de provenance animale et de fourrages dont l'état est insatisfaisant, en ce qui concerne les maladies contagieuses, sont interdits.

§ 5

Les animaux, volailles, produits bruts de provenance animale indiqués au § 2 de la présente partie, destinés au transport sur le Danube doivent être accompagnés de certificats vétérinaires délivrés par un médecin-vétérinaire autorisé à cet effet et affecté au service de l'Etat. Dans le certificat vétérinaire il est indiqué que les animaux, volailles ont été examinés et trouvés sains et les produits alimentaires comestibles. Le certificat vétérinaire contient en outre des données indiquant que les lieux de provenance des animaux, volailles et matières premières de provenance animale sont indemnes de maladies contagieuses.

Dans le certificat doivent être aussi mentionnés le lieu d'exportation (expéditeur) et le lieu de destination (destinataire) des animaux, volailles et matières premières de provenance animale, ainsi que leur quantité (poids).

Le fourrage et les graines de plantes fourragères (avoine, maïs, etc.) devant être expédiés en lots séparés ne peuvent être chargés et transportés qu'accompagnés d'un certificat vétérinaire certifiant que les lieux d'exportation de ces chargements sont indemnes de maladies contagieuses et en particulier de la fièvre aphteuse.

Le certificat vétérinaire est délivré dans la langue du pays exportateur et une traduction russe ou française y est annexée.

Si le pays de destination n'en exige pas, les produits suivants peuvent être exportés sans certificat vétérinaire :

laine, plumes, duvet, lavés par des entreprises industrielles et emballés dans des sacs doubles ;

peaux et fourrures travaillées ou tannées ;

poils, déchets de poils et autres produits de provenance animale et déchets de peaux bouillis, désinfectés à la vapeur ou à la chaux et pourvus d'un emballage imperméable ;

cornes, sabots, ongles, os, s'ils ont été bouillis, débarrassés des parties molles et pourvus d'un emballage imperméable.

§ 6

Si un bâtiment chargé d'animaux, de volailles, non munis de certificats vétérinaires, ou un convoi ayant eu contact avec des animaux, volailles, atteints de maladie contagieuse, arrive dans un port frontalier il peut être soit renvoyé dans le pays d'origine, soit autorisé au stationnement jusqu'à éclaircissement de son état sanitaire au point de vue des maladies contagieuses.

Si un bâtiment arrive avec une cargaison de matières premières de provenance animale non munie de certificat vétérinaire, il est, soit retenu jusqu'à éclaircissement de son état sanitaire, soit autorisé à poursuivre sa route, au su de l'organisme central compétent du pays où il a été retenu.

§ 7

Si dans le pays exportateur l'état sanitaire n'est pas favorable au point de vue de l'une des maladies sous-mentionnées, l'exportation des animaux n'est autorisée que sur observation des mesures suivantes :

en cas

de peste bovine et de pleuropneumonie contagieuse, le territoire du pays exportateur d'animaux réceptifs pour ces maladies doit être indemne au cours des derniers six mois ;

d'encéphalomyélite infectieuse des porcs — au cours des derniers six mois, dans un rayon de 20 km de la localité d'origine ;

de fièvre aphteuse — au cours des derniers trois mois, dans un rayon de 20 km de la localité d'origine ;

de peste des porcs et des volailles et de variole ovine, — au cours des derniers deux mois, dans un rayon de 20 km ;

pour les chiens et les chats — l'absence dans le lieu d'origine des cas de rage durant les derniers six mois ;

pour les bêtes à fourrure et à poils et le gibier, — le territoire de la localité d'origine dans un rayon de 100 km n'a pas été contaminé par la tularémie au cours des derniers six mois ;

pour les lapins domestiques, — le territoire de la localité d'origine, dans un rayon de 100 km, n'a pas été contaminé par la myxomatose ;

pour les perroquets, sur le territoire de la localité d'origine, dans un rayon de 100 km, il n'a pas sévit de psittacose au cours des derniers six mois ;

pour les abeilles, dans un rayon de 5 km du rucher nulle maladie d'abeilles laquelle aux termes de la législation du pays exportateur est considérée comme étant contagieuse n'a été constatée pendant les derniers six mois.

En même temps, les animaux exportés doivent subir, un mois avant leur exportation, les examens et traitements suivants :

Les chevaux — l'examen pour la morve par la méthode de la double malléation effectuée à un intervalle de 5—6 jours. Les centres d'élevage

d'où sont exportés les chevaux doivent être indemnes de la dourine au cours des derniers six mois.

Les bovidés de reproduction — l'examen pour la brucellose par la réaction de l'agglutination et la réaction de la liaison du complément et de la tuberculose.

Les moutons et les chèvres de reproduction — l'examen pour la brucellose; en outre, ils doivent provenir de fermes dans lesquelles il n'a pas été constaté de cas d'agalactie contagieuse.

Si dans le pays il y a eu des animaux malades de la peste et de la fièvre aphteuse, l'exportation des matières premières animales, et des animaux non réceptifs est autorisée des localités indemnes de la peste et de la fièvre aphteuse à condition que ces animaux et matières premières animales aient été préparés à l'exportation avant l'apparition de la maladie et en ayant observé les règles vétérinaires-sanitaires nécessaires.

Les animaux de reproduction ne peuvent être importés que sur consentement des autorités vétérinaires centrales du pays d'importation.

§ 8

Les bâtiments destinés au transport des animaux, volailles et matières premières de provenance animale, doivent être équipés conformément aux exigences vétérinaires-sanitaires prescrites pour le transport de tels chargements, qui excluent les possibilités de propagation de la contagion. Les ponts pour les animaux doivent être de construction compacte, étanches, pourvus de litières de paille ou recouverts de sable ou de sciure de bois, et munis de dispositifs d'écoulement pour les déchets liquides.

Les animaux en transit ne peuvent être débarqués que sur autorisation et sous contrôle du service vétérinaire-sanitaire du port.

Le chargement complémentaire en cours de route d'animaux n'est pas autorisé à être transporté en commun avec ceux à bord.

§ 9

Les matières premières de provenance animale (laine, peaux, poils, soie, os, etc.) ne peuvent être transportées qu'isolées des chargements de produits alimentaires et dans un emballage conforme; elles doivent être placées dans les endroits spécialement désignés par l'administration du bâtiment.

§ 10

Les administrations des ports danubiens, ainsi que les organes locaux du pouvoir d'Etat, adoptent toutes les mesures nécessaires pour que les localités se trouvant dans la proximité immédiate des ports soient indemnes des maladies contagieuses pour lesquelles est prévue l'application de la quarantaine et indemnes en particulier de la fièvre aphteuse et du charbon, de la peste et érysypèle des porcs, variole des moutons, peste des volailles, péri-pneumonie contagieuse et peste des bovidés, morve et autres.

Si la quarantaine pour maladies animales contagieuses est imposée aux ports danubiens, les données à ce sujet doivent être communiquées aux Etats danubiens voisins afin d'exclure la possibilité de l'entrée dans de tels ports des bâtiments ayant à bord une cargaison de bêtes.

§ 11

Les présentes Recommandations doivent être appliquées sans distinction de nationalité des bâtiments, de leur point de départ et de destination ou de n'importe quelle autre raison.

L'application des mesures vétérinaires-sanitaires ne doit pas entraver la liberté de la navigation.

Chapitre II

ATTRIBUTIONS DE LA SURVEILLANCE VÉTÉRINAIRE-SANITAIRE DANS LES PORTS

§ 12

Dans les ports frontaliers du Danube, les services de la surveillance vétérinaire-sanitaire ont pour attribution les tâches suivantes :

1. Le contrôle de l'observation des prescriptions vétérinaires-sanitaires en ce qui concerne le transport adéquat des animaux, volailles et produits de provenance animale, conformément aux règles établies par les présentes Recommandations.

2. La vérification de ce que les certificats vétérinaires sont délivrés en bonne et dûe forme et que les inscriptions au sujet de l'état sanitaire satisfaisant du point de vue des maladies contagieuses des animaux, volaille et produits bruts de provenance animale, sont exactes.

3. La visite vétérinaire des animaux, volailles, ainsi que le contrôle de l'état vétérinaire-sanitaire du bâtiment arrivé.

4. Appliquer le traitement nécessaire aux animaux et à la volailles, et appliquer les mesures sanitaires au bâtiment, en cas de constatation ou de suspicion d'infection de maladie contagieuse d'animaux, de volailles, ainsi que l'application de ces mesures sur la demande du capitaine.

5. L'application des mesures vétérinaires nécessaires au cas où une maladie contagieuse d'animaux, de volailles a été décelée, afin d'empêcher la propagation de l'infection dans les fermes et régions avoisinantes.

§ 13

Lors de l'arrivée du bâtiment dans un port frontalier, le préposé de la surveillance vétérinaire-sanitaire doit demander les certificats vétérinaires au capitaine du bâtiment, ou aux propriétaires des chargements d'animaux, et constater, par interrogation orale, s'il y a des animaux ou volailles malades, après quoi est effectuée la visite vétérinaire des animaux et de la volaille.

La visite des matières premières de provenance animale se fait, soit si la surveillance vétérinaire-sanitaire le trouve nécessaire, au cas où l'état de la cargaison est suspect du point de vue des maladies contagieuses, soit si les exigences vétérinaires-sanitaires de transport n'ont pas été observées.

Lorsque les mesures vétérinaires-sanitaires stipulées par les présentes Recommandations pour l'importation des chargements d'animaux ont été exécutées et que l'état sanitaire des animaux et de la volaille, au point de

vue des maladies contagieuses, a été trouvé satisfaisant, le bâtiment reçoit l'autorisation de poursuivre sa route.

Une note correspondante, relative aux conclusions de la visite des animaux, volailles ou matières premières de provenance animale, est portée dans le certificat vétérinaire par la surveillance vétérinaire du port frontalier.

Les bâtiments qui ont reçu le droit de poursuivre leur route sont admis à entrer dans les ports du pays donné sans nouvelle visite de la surveillance vétérinaire-sanitaire, mais ceci après interrogation orale du capitaine ou du médecin vétérinaire accompagnant les animaux.

§ 14

La visite vétérinaire des animaux, volaille se trouvant sur un bâtiment venant de l'étranger se fait de jour, et de nuit si le bâtiment est suffisamment éclairé.

§ 15

Il est interdit de jeter dans le fleuve les cadavres, les litières et les déchets de fourrage, ainsi que d'ouvrir les écoutilles pour jeter les déchets.

A l'arrivée dans le port, les cadavres et les déjections doivent être brûlés ou enterrés conformément aux règles vétérinaires-sanitaires en vigueur dans l'Etat donné.

Chapitre III

MESURES APPLICABLES EN CAS DE CONSTATATION DE MALADIE CONTAGIEUSE

§ 16

Si des cas de maladie ou de mort, exigeant l'application des mesures antiépizootiques, se sont déclarés pendant le trajet parmi les animaux, volailles le capitaine du bâtiment doit, à l'approche du port, de jour arborer un pavillon jaune et de nuit émettre des signaux à l'aide de feux jaunes et, autant que possible, en informer d'avance l'administration du port le plus proche.

Il est défendu au bâtiment d'avoir contact avec la rive avant la visite vétérinaire-sanitaire et la constatation de la maladie, et avant l'accomplissement des formalités de frontière.

§ 17

Si un cas de peste, de péripneumonie contagieuse des bovidés, de fièvre aphteuse, de variole des moutons, de peste et érysipèle des porcs, de peste des volailles et pasteurellose de volailles est constaté, le bâtiment est retenu et, sur instructions de la surveillance vétérinaire-sanitaire, conduit dans un endroit correspondant afin d'y appliquer les mesures antiépizootiques nécessaires. Dans ce cas-là sont prises les mesures suivantes :

1. Sur accord entre les organes respectifs des pays intéressés, tous les animaux, volailles, sont soit débarqués et transmis afin d'être immédiatement abattus, soit renvoyés dans le pays d'exportation. Le débarquement des animaux, volailles et l'abattage se font conformément à la législation du pays où le bâtiment a été retenu.

2. La raison de l'abattage, la maladie constatée et les méthodes d'examen sont portées dans un procès-verbal spécial dressé par les préposés vétérinaires qui ont participé à la visite des animaux et de la volaille et à l'établissement du diagnostic. Le procès-verbal est dressé dans la langue du pays où les animaux ont été retenus. Une copie en est envoyée aux organes vétérinaires du pays de provenance des animaux ou de la volaille.

Si dans le pays où la maladie a été découverte se trouve un représentant du pays d'exportation des animaux, de la volaille, celui-ci en est immédiatement informé.

§ 18

Si des cas de fièvre charbonneuse, d'anthrax emphysémateux, de morve ou d'autres maladies contagieuses aiguës sont découvertes, une partie ou tout le lot d'animaux et volailles est soit débarqué et soumis à la quarantaine et aux mesures antiépizootiques appliquées par les organes vétérinaires locaux, soit, en accord avec les organes respectifs des pays, renvoyé dans le pays exportateur.

§ 19

Le bâtiment sur lequel ont été découverts des animaux ou volailles atteints des maladies contagieuses indiquées aux §§ 17 et 18 doit être soumis à un nettoyage mécanique minutieux et à la désinfection, effectués sous le contrôle de la surveillance vétérinaire-sanitaire du port.

Les cadavres des animaux, les litières, fientes, restes de fourrage, doivent être, sur instructions de la surveillance vétérinaire du port, brûlés ou enterrés.

Pendant la période d'application des mesures vétérinaires la surveillance vétérinaire-sanitaire du port peut interdire à l'équipage de mettre pied sur la rive, ceci excepté pour les besoins du service et en accord avec la surveillance vétérinaire du port.

Après application de toutes les mesures vétérinaires le bâtiment est autorisé à continuer sa route.

§ 20

S'il y a suspicion que les matières premières de provenance animale proviennent d'animaux atteints de maladie contagieuse, elles peuvent être retenues dans le port où la suspicion a surgi, ou bien le bâtiment est autorisé à continuer sa route sans cependant avoir le droit d'entrer dans les ports du pays donné.

Chapitre IV

DROITS PERÇUS POUR LES MESURES VÉTÉRINAIRES-SANITAIRES

§ 21

L'assistance vétérinaire-sanitaire prêtée dans les ports aux animaux malades, leur vaccination, sont gratuits tout comme les médicaments et les produits antibiotiques employés.

§ 22

Les frais provenant du transport des animaux, volailles, à la rive, de la désinfection du bâtiment et de l'entretien des animaux en quarantaine sont à la charge de l'armateur. Ces droits doivent être modérés et ne pas dépasser le coût effectif du service rendu. Ils sont perçus d'après un tarif uniforme établi par chaque Etat danubien pour son territoire.

Deuxième partie

SURVEILLANCE PHYTOSANITAIRE SUR LE DANUBE

Chapitre I

GENERALITES

§ 1

Pour parer à l'introduction des maladies de plantes redoutables et des parasites des cultures agricoles, les bâtiments ayant à leur bord des matières de provenance végétale sont soumis au contrôle phytosanitaire obligatoire dans les ports frontaliers du Danube, désignés par le pays riverain.

§ 2

La surveillance phytosanitaire s'étend aux matières suivantes de provenance végétale :

- graines de plantes de culture et de plantes sauvages destinées à la culture, à l'industrie ou à d'autres buts ;
- plantes vivantes et leurs parties au-dessus du sol, emballées ou non, avec ou sans terre ;
- tubercules, racines, bulbes et autres parties de plantes sous le sol ;
- graines, fibres de coton, linter, fibres de lin et autres plantes filamenteuses pour le filage, tabac brut et autres produits semi-fabriqués de provenance végétale ;
- fruits frais, baies et autres fruits ;
- insectes vivants, dans toutes les phases de leur évolution, toutes espèces de cultures vivantes de champignons, de bactéries et de virus, collections de plantes vivantes et de plantes mortes non traitées et leurs parties ;
- échantillons de terre ;
- troncs d'arbres avec racines, destinés à la construction ;
- litières et fourrage servant pendant le transport des animaux ;
- enveloppe et emballage de provenance végétale des marchandises exportées des régions où l'on rencontre des parasites et des maladies quarantenaires (paille, roseau, vannure, foin, mousse, etc.).

§ 3

Les parasites des plantes agricoles indiquées ci-dessous se trouvent parmi les sujets auxquels s'applique la surveillance phytosanitaire sur le Danube :

hanneton de Colorado (*Leptinotarsa decemlineata*), hanneton japonais (*Popillia japonica*, Newm.), hanneton du Mexique (*Pantomorus lencoloma* Bon), *Aserica japonica* Notsch, papillon américain (*Hyphantria cunea* Drury), teigne de la pomme de terre (*Phthorimea operculella* Zell), teigne du coton (*Pectinophora gossypiella* Saund), *Cydia* (*Laspeyresia*) *molesta* Busek, *Cydia* (*Grapholita*) *inopinata* Heinr, chlorose des pêches (*Carposina sasakii* Mats), teigne du blé (*Callosobruchus chinensis* L.), teigne des haricots (*Asanthoscelides optectus* Say), *Callosobruchus* *Quadri-maculatus* Fabr, maladie verriqueuse de la pomme de terre (*Synchytrium endobioticum* Schilb), némathode de la pomme de terre (*Heterodera rostochiensis*), phylloxera (*Phylloxera viticola*), court noué, mouche méditerranéenne (*Ceratitis capitata*).

§ 4

Les matières indiquées au § 2 de la présente partie ne peuvent être transportées sur le Danube que dans des cales fermées ou emballées de façon à exclure, pendant le trajet sur le Danube, la possibilité de l'envol et de la propagation des parasites indiqués au § 3.

§ 5

Lors du transport des matières indiquées au § 2 de la présente partie, le capitaine du bâtiment doit être muni d'un certificat phytosanitaire (de quarantaine), délivré par les organes agricoles compétents du pays exportateur, certifiant que les matières de provenance végétale ne sont pas contaminées par les parasites indiqués au § 3 de la présente partie.

Le certificat phytosanitaire est délivré dans la langue du pays exportateur et accompagné d'une traduction en russe ou en français. Les dénominations des maladies et des parasites des plantes doivent être mentionnées en langue latine.

§ 6

Si un bâtiment ayant à son bord les matières indiquées au § 2 de la présente partie arrive dans un port frontalier sans certificat phytosanitaire (de quarantaine), il est retenu dans le port donné jusqu'à ce qu'une analyse minutieuse de la cargaison n'ait été faite. Le bâtiment ne peut être autorisé à poursuivre sa route qu'au su de l'organe central compétent du pays où il a été retenu.

Remarque : Les fibres de coton provenant d'un pays dans lequel est répandu le *Pectinophora gossypiella* Saund (teigne du coton) peuvent être transportées sur le Danube sans les certificats mentionnés à partir du 1^{er} octobre jusqu'au 1^{er} avril, déposées dans des cales séparées, hermétiquement closes, et ne sont pas soumises à la visite.

§ 7

Si les maladies et les parasites indiqués au § 3 de la présente partie sont découverts sur le bâtiment ou dans les matières de provenance végétale, le

bâtiment ou le chargement doit être désinfecté et s'il n'y a pas possibilité de le faire il doit être immédiatement renvoyé au propriétaire, sur le même bâtiment, avec application des mesures de précaution nécessaires, excluant les possibilités de la propagation des maladies et des parasites sur les territoires des Etats danubiens. Dans certains cas, et avec le consentement du capitaine du bâtiment, les produits végétaux contaminés par les maladies et les parasites indiqués au § 3 de la présente partie peuvent être détruits sur instructions de l'inspecteur du service phytosanitaire du port.

§ 8

Il est interdit de jeter dans le Danube tous déchets végétaux (épluchures, produits gâtés, matières d'emballage, fumier, litières ayant servi, déchets de fourrage), ainsi que l'emballage et les enveloppes dans lesquels se trouvaient les plantes ou les produits pendant le voyage ou le stationnement du bâtiment dans le port. Les matières énumérées doivent être brûlées dans les chaudières du bâtiment ou gardées dans des conditions excluant la possibilité de la propagation des maladies et des parasites.

§ 9

Les Etats danubiens effectuent constamment le contrôle des plantes cultivées ou poussant sur les territoires des ports et dans les régions adjacentes dans un rayon d'eau moins 1 km afin de garantir l'absence sur ce territoire des maladies et des parasites indiqués au § 3.

§ 10

La surveillance phytosanitaire sur le Danube est exercée par les inspecteurs phytosanitaires du port. Chaque Etat n'exerce cette surveillance que sur le secteur de fleuve faisant partie de son territoire.

§ 11

Pour la mise en pratique de la surveillance phytosanitaire, chaque Etat institue dans son port frontalier du Danube des stations de surveillance phytosanitaire qui disposent du nombre nécessaire de spécialistes, de locaux et de l'outillage permettant d'effectuer, dans un délai minimum, la visite extérieure, l'expertise de laboratoire et la désinfection du matériel en entravant le moins possible la navigation, le commerce et les passagers.

§ 12

Lors de l'application des présentes Recommandations le personnel du port, les inspecteurs du service phytosanitaire, ne doivent tolérer aucune distinction en raison de la nationalité des bâtiments, de leur point de départ ou de destination, ou de n'importe quelle autre raison.

Chapitre II

ATTRIBUTIONS DE LA SURVEILLANCE PHYTOSANITAIRE DANS LES PORTS

§ 13

Les organes de la surveillance phytosanitaire du port, avec le concours de l'administration du port, effectuent :

a) Le contrôle permanent de l'application par les capitaines des bâtiments, leurs équipages, les passagers, et toutes autres personnes se trouvant dans le port, des règles phytosanitaires prévues par la loi de l'Etat donné et les présentes Recommandations.

b) La vérification pour établir si l'état effectif du chargement correspond aux données indiquées dans les certificats phytosanitaires (de quarantaine).

c) La visite extérieure des chargements de provenance végétale transportés sur le Danube, afin d'établir leur état phytosanitaire et les conditions de leur transport.

d) La désinfection des matières de provenance végétale si elles sont contaminées par les parasites indiqués au § 3, en portant dans le certificat une note relative aux mesures qui ont été appliquées.

Les préposés des organes du service phytosanitaire du port ont, au su du capitaine ou de la personne qui le remplace, le droit de monter à bord du bâtiment sans entrave, à n'importe quelle heure, afin d'y effectuer le contrôle phytosanitaire.

§ 15

Le contrôle phytosanitaire du bâtiment et de toutes les matières de provenance végétale se trouvant à bord se fait en présence du capitaine ou de ses adjoints qui prêtent leur concours aux personnes effectuant la visite.

Chapitre III

DROITS PERÇUS POUR L'APPLICATION DES MESURES PHYTOSANITAIRES

§ 16

Les frais des mesures liées à l'application de la visite phytosanitaire du bâtiment, des chargements et des expertises sont à la charge des sections du service phytosanitaire des ports.

§ 17

Les frais provenant de la désinfection des produits végétaux contaminés, des locaux du bâtiment, et de la retenue du bâtiment transportant des produits végétaux sont à la charge de l'armateur. Ces droits doivent être modérés et ne pas dépasser le coût effectif du service rendu. Ils sont perçus d'après un tarif uniforme établi par chaque Etat danubien pour son territoire.

OBSERVATIONS

au projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube

REPUBLIQUE TCHECOSLOVAQUE

Première Partie

Comme remarque générale il faut noter que les Recommandations réglementent l'activité de la surveillance vétérinaire-sanitaire sur le Danube. C'est pourquoi il faut partout parler du transport sur le Danube et non d'exportation ou d'importation, ainsi par exemple : "animaux destinés au transport sur le Danube" au lieu de "animaux destinés à l'exportation ou à l'importation". Les Recommandations ne peuvent s'occuper des conditions d'importation en vigueur dans les divers pays, car ces conditions diffèrent entre elles et dépendent de la propagation des maladies contagieuses. Le but des Recommandations est de réglementer la surveillance vétérinaire-sanitaire lors de la navigation sur le Danube.

Par ailleurs, il est nécessaire de définir dans les paragraphes d'introduction certains termes, ainsi par exemple que comprend-on sous le terme "animaux" et que signifie le terme "produits bruts d'animaux", etc... Ceci éviterait de répéter chaque fois dans le texte les mots "animaux, volaille". S'il sera indiqué que sous le terme "animaux" on sous-entend aussi la volaille, ainsi, par la suite partout où il sera question "d'animaux" il sera clair qu'il est aussi question de la volaille. Ceci est aussi nécessaire car dans le texte russe le mot "птица" signifie parfois seulement les oiseaux de basse-cour.

Au lieu de l'expression "produits bruts d'animaux" nous proposons d'employer partout "matières premières animales" en expliquant dans les paragraphes d'introduction que la viande, les produits de viande et autres produits alimentaires ainsi que toutes les matières premières animales tels que os, peaux, etc. sont considérés comme matières premières.

En ce qui concerne les paragraphes de cette partie la délégation tchécoslovaque présente les observations suivantes :

Chapitre I

- Ad § 1 — Remplacer dans le texte du dernier alinéa les mots "desdits pays" par les mots "de tous les pays danubiens".
- Ad § 2 — Dans la liste contenant les espèces soumises à la surveillance vétérinaire-sanitaire il faut indiquer dans un alinéa séparé les matières premières animales et définir exactement le terme

“matières premières animales” à employer en remplacement du terme “produits bruts d’animaux”.

Pour la viande, il faut dresser la liste des diverses formes de viande dans une suite logique, c.-à-d. viande fraîche, réfrigérée et frigorifiée.

Ad § 4 — Remplacer les mots “importation” et “transit” par le mot “transport”, comme il a déjà été mentionné, et modifier de la même manière tout le texte qui suit.

Ad § 7 — Dans le deuxième alinéa de ce paragraphe où il est question de la peste bovine, il faut chaque fois répéter les mots “bovins”. Dans la disposition concernant l’encéphalite, nous recommandons de diminuer la période d’infection de six mois à trois mois. Nous recommandons de modifier de la manière suivante le texte concernant la disposition sur la rage :

“— Pour les chiens et les chats ainsi que pour les renards — l’absence dans le lieu d’origine et dans une circonscription d’un rayon de 20 km de cas de rage durant les dernier six mois.”

En outre, nous recommandons d’indiquer chaque fois dans toutes les dispositions limitatives où il est question de circonscription : “dans le lieu d’origine et dans une circonscription d’un rayon de x km”.

Exclure le dernier alinéa de ce paragraphe où il est question d’importation des animaux de reproduction, car les Recommandations n’ont trait qu’au transport sur le Danube et non aux conditions vétérinaires en cas d’importation. Les conditions vétérinaires d’importation doivent être établies par d’autres accords et non par l’accord présent concernant le transport sur le Danube.

Ad § 8 — Quand il est question de maladies contagieuses il faut maintenir la même rédaction dans tous les paragraphes. Il faut partout employer soit le terme “contagion” soit celui de “maladie contagieuse” et non d’autres termes tels que “maladies infectieuses” comme cela est indiqué dans le titre du chapitre III.

Ad § 10 — L’érésipèle des porcs a été aussi indiquée parmi les maladies contagieuses particulièrement dangereuses. Nous proposons d’exclure cette maladie de la liste des maladies contagieuses particulièrement dangereuses malgré qu’il soit tout à fait clair que lors de son apparition toutes les mesures antiépizootiques nécessaires doivent être adoptées.

Ceci doit être aussi supprimé ailleurs dans le texte (§ 17).

Deuxième partie

Chapitre I

Ad § 2 — Nous trouvons nécessaire d’attirer l’attention sur le fait que si dans ce paragraphe il est question de toutes les formes de cul-

tures vivantes de champignons, de bactéries et de virus, il faut indiquer qu'ici il est question de cultures ayant trait aux plantes, car les cultures et virus qui concernent les animaux devraient être indiqués dans la première partie relative à la surveillance vétérinaire-sanitaire.

Ad § 9 — Nous proposons de compléter la disposition de ce paragraphe en indiquant qu'en cas d'apparition de maladies et de parasites indiqués au § 3, les mesures nécessaires seront adoptées pour empêcher qu'ils soient véhiculés sur le bâtiment.

Ad § 11 — Vu que les organes de la surveillance phytosanitaire ne peuvent eux-mêmes effectuer la désinfection du matériel, il est nécessaire de compléter le texte de ce paragraphe de façon à assurer la désinfection par l'entremise d'une entreprise y ayant droit.

Chapitre II

Ad § 13 — Comme les organes de la surveillance phytosanitaire ne peuvent effectuer la visite qu'en présence des organes douaniers, nous recommandons de modifier en conséquence le texte du premier alinéa.

Ad Partie I § 22 et Partie II § 17

Du point de vue de la navigation on ne peut admettre que la navigation supporte les frais résultant du transport des animaux et autres, du bâtiment sur la rive en quarantaine, de la désinfection et de la retenue du bateau. Ces dépenses doivent uniquement charger la cargaison et à ce sujet il est nécessaire de compléter en ce sens aux Recommandations, par exemple par la phrase "sans enfreindre les exigences éventuelles envers le client ou le propriétaire de la cargaison". Le principe analogue est appliqué dans le domaine du transport par voie ferrée et par route.

REPUBLIQUE POPULAIRE FEDERATIVE DE YUGOSLAVIE

Première partie

Ad § 7 — Alinéa 7, au lieu de "derniers six mois" il faut mettre "deux dernières années".

Alinéa 8, il faut ajouter à la fin "au cours de la dernière année". Alinéa 9, qui se rapporte à l'exportation des perroquets, il y a lieu d'ajouter : "si l'exportation et l'importation de cette espèce d'animaux n'est pas interdite dans le pays intéressé".

Alinéa 12, après le mot "double" il faut ajouter le mot "ophthalmo", et après les mots "5—6 jours" il faut ajouter les mots "avec un résultat négatif".

Alinéa 16, ajouter la phrase suivante : "Les organismes vétérinaires centraux des pays importateurs ont la faculté de prescrire pour l'importation des animaux de reproduction des conditions vétérinaires et sanitaires spéciales pour chaque espèce d'animaux".

Ad § 11 — Ce paragraphe devrait être supprimé.

Au chapitre IV relatif aux droits perçus pour les mesures vétérinaires et sanitaires.

Ad §§ 21 et 22 — Ces paragraphes devraient être remplacés par un seul qui serait conçu comme suit :

"La perception des droits dans les ports au titre des examens vétérinaires des animaux, des produits et des matières d'origine animale s'effectue conformément aux dispositions y relatives des pays danubiens intéressés. La perception des droits dans les ports fluviaux au titre des soins vétérinaires fournis, de la vaccination, du transport, de la quarantaine et de la désinfection des bateaux s'effectue en vertu des tarifs en vigueur pour le territoire de chacun des pays danubiens."

Exposé des motifs

Ad chapitre I

Au paragraphe 7 établissant les conditions qui doivent être remplies pour l'exportation d'animaux provenant des pays qui ne sont pas libres des maladies contagieuses des animaux précitées il faut fixer à l'alinéa 7 pour la tularémie un délai de deux ans. En ce qui concerne la myxomatose, dont il est question à l'alinéa 8 du même paragraphe 7, le délai devrait être d'un an. En ce qui concerne notre observation à l'alinéa 9 celle-ci est basée sur le fait que l'importation et l'entrée des perroquets provenant de l'étranger vers la Yougoslavie sont interdites par décision de l'organisme yougoslave compétent.

Notre observation à l'alinéa 12 du même paragraphe n'a pour but que d'y mettre de la clarté :

En ce qui concerne l'alinéa 16 du paragraphe 7 se rapportant à l'importation d'animaux de reproduction, il y a lieu, étant donné qu'il s'agit du matériel de grande importance, de laisser la possibilité aux pays intéressés de prescrire des conditions vétérinaires et sanitaires spéciales à remplir pour l'importation de toutes les espèces d'animaux destinés à la reproduction.

A notre avis, le paragraphe 11 du projet devrait être supprimé pour la raison que l'application stricte des mesures vétérinaires et sanitaires prévues ne pourrait entraver la liberté de la navigation ni causer de discrimination selon la nationalité des bâtiments ou des ports. Lesdites mesures ne peuvent que contribuer à la navigation libre et sans entrave dans l'intérêt de tous les pays.

Ad chapitre IV

Nos observations concernant le chapitre IV sont basées sur la décision de l'organisme yougoslave compétent fixant les droits à percevoir pour le transport. Dans les cas où durant le transport il y a lieu d'offrir des soins

vétérinaires aux animaux malades ou de procéder à l'examen des produits et matières d'origine animale, les frais devraient être supportés par l'expéditeur et non pas être à la charge de la communauté sociale.

Deuxième partie

Ad § 2 — Alinéa 3, supprimer à la fin les mots “avec ou sans terre”. Ceci pour la raison que conformément au Règlement yougoslave sur le contrôle sanitaire des plantes, à l'importation, au transit et à l'exportation il est interdit de faire entrer en Yougoslavie des envois de plantes avec terre.

Alinéa 6, après les mots “fruits” ajouter les mots “légumes, fleurs”.

Alinéa 9, au lieu des mots “troncs d'arbres avec racines destinés à la construction” mettre “bois non-fabrique et fruits d'arbres forestiers”.

Alinéa 10, supprimer les mots “pendant le transport des animaux”.

Ad § 3 — Ce paragraphe devrait être supprimé et remplacé par un autre ainsi conçu :

“La surveillance phytosanitaire des produits énumérés au paragraphe 2 des présentes Recommandations est exercée pour les maladies des plantes et les parasites dont l'importation est interdite selon les prescriptions du pays dont l'envoi traverse le territoire”.

Cette observation est basée sur la décision de l'organisme yougoslave compétent. Il y a lieu de faire remarquer que certains pays, sur les listes publiées, mentionnent plus de 80 maladies de plantes et parasites dont l'importation est interdite.

Ad § 5 — Ajouter après les mots “organes agricoles compétents” les mots “du service de protection des plantes”. Cette modification paraît rendre plus clair que la délivrance des certificats phytosanitaires ressort à la compétence du service de protection des plantes de chaque pays.

REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE

Première partie

Ad § 1 — Dans le deuxième alinéa remplacer les termes “fonctionnaires vétérinaires” par les termes “médecins-vétérinaires”.

Ad § 2 — Sont soumis à la surveillance vétérinaire-sanitaire obligatoire toutes les cargaisons et tous les bâtiments transportant :

- a) animaux — solipèdes bionguiculés grands et petits ;
 - oiseaux de basse-cour et oiseaux sauvages de toutes espèces ;

- bêtes à fourrure, animaux exotiques ;
- gibier, lapins domestiques, chiens et chats, poissons et mollusques, abeilles, etc. ;
- b) matières premières et produits de provenance animale, bruts et travaillés :
 - viande fraîche ou en conserves, organes et produits de viande,
 - lait, oeufs, laitages et produits de poissons ;
 - sous-produits de provenance animale (laine, soie, peau, cornes, lait, etc.) ;
- c) fourrages et graines de culture de plantes fourragères (avoine, maïs) et autres produits et objets utilisés pour l'élevage et pour l'exploitation, qui peuvent, pendant le transport, être porteurs de contagion pour les animaux.

Les produits de provenance animale (viande, produits de viande, laitages, oeufs, etc.), qui sont transportés comme bagage à main dans les quantités établies par chaque pays, ne sont pas soumis à la surveillance vétérinaire-sanitaire.

Ad § 5 — Les animaux, les oiseaux, les matières premières et les produits de provenance animale, les fourrages (prévus à l'art. 2 de la présente partie) destinés au transport sur le Danube doivent être accompagnés de certificats vétérinaires-sanitaires sur leur origine et leur état de santé, délivrés par un médecin-vétérinaire au service de l'Etat et certifiant les suivants :

- a) pour les animaux et pour la volaille :
 - qu'ils ont été examinés avant le chargement et trouvés sains ;
 - que le lieu de provenance et le lieu de chargement étaient exempts des maladies contagieuses animales de l'espèce donnée ;
- b) pour les matières premières et produits de provenance animale :
 - que leur lieu de provenance est exempt de maladies animales contagieuses ;
 - que les matières premières et les produits de provenance animale proviennent d'animaux examinés avant et après l'abattage (le gibier et le poisson après prise) et trouvés sains, et correspondent à leur destination et que les aliments de provenance animale sont comestibles ;
- c) pour les fourrages et les autres objets pouvant être porteurs de contagion :
 - en cas de transport par lots séparés, que leur lieu de provenance est exempt d'infection de maladies contagieuses, et en particulier de la fièvre aphteuse.

Dans le certificat doivent être indiqués le lieu de provenance, le lieu d'exportation (exporteur) et le lieu de destination (destinataire) des animaux, de la volaille et des produits, ainsi que leur nombre et leur quantité (poids).

- Ad § 7 — Les chevaux — examen pour la morve par malléination effectuée 15 jours avant le chargement ;
- les bovidés de reproduction — l'examen pour la brucellose exigeant : l'exemption de la brucellose dans la localité d'origine et la double réaction négative à l'examen au sérum et à l'examen d'agglutination pour la brucellose, et en outre que depuis le dernier examen il ne s'est pas écoulé plus de 14 jours ;
 - pour les moutons et les chèvres, indiquer qu'il n'a pas été constaté de cas d'agalactie contagieuse pendant la dernière année ;
 - pour l'examen de la tuberculose on exige l'exemption de la tuberculose dans le centre d'élevage d'où proviennent les animaux pendant les derniers six mois et une réaction négative à la vaccination intracutanée de tuberculine effectuée dans les 6—20 jours avant le chargement.

Deuxième partie

- Ad § 12 — Prévoir l'obligation d'organiser des services vétérinaires dans les grands ports à trafic d'animaux et publier la liste de ces ports.

REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE

Première partie

- Ad § 2 — Ajouter : "laitages, conserves de viande, miel et abeilles".
- Ad § 5 — Dans le certificat doivent être indiquées les données concernant la quantité (poids).
- Ad § 7 — Ne concerne que le texte russe.

UNIONS DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Première partie

- Ad § 7 — Pour le point concernant la fièvre aphteuse indiquer : "... au cours des derniers six mois..." au lieu de "trois mois".

Deuxième partie

- Ad § 3 — Il semble rationnel d'en exclure les maladies suivantes : "maladie verriqueuse de la pomme de terre, court noué, némathode de la pomme de terre", car la constatation de la présence ou de l'absence des agents de ces maladies dans les cargaisons transportées paraît difficile par suite du manque de méthodes sûres.
- Ad § 6 — Dans la Remarque, après les termes "(teigne du coton)", ajouter : "et les fruits provenant d'un pays où se trouvent la mouche méditerranéenne, le *Cydia* oriental (*Laspeyresia molesta* Busck), le *Cydia* de Mandchourie (*Grapholita inopinata* Heinr) et le *Cydia* des pêches (*Caposina sasakii* Mots), indiqués au § 3 peuvent..." car le transport de ces cargaisons pendant les termes indiqués ne comporte pas le danger d'infection du territoire des pays danubiens par les parasites susmentionnés.

PROJET D'ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION

DE LA XVII^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

1. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XVII^e session les questions suivantes :
 - a) Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958.
 - b) Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1958.
 - c) Examen du projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
 - d) Examen des propositions préliminaires concernant l'unification des marques d'identification sur les bâtiments naviguant sur le Danube et information concernant les documents de bord rassemblés en vue de leur unification ultérieure.
 - e) Information sur l'état de l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
 - f) Information concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission des questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement.
 - g) Information concernant l'étude par l'appareil des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures.
 - h) Information sur les résultats de l'étude scientifique des questions du régime des glaces du Danube.
 - i) Concernant l'introduction des modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
 - j) Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959.
 - k) Approbation du budget de la Commission du Danube pour 1959.
 - l) Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVIII^e session de la Commission du Danube.
2. Convoquer la XVII^e session de la Commission du Danube à Budapest, le janvier 1958.

PROJET DU PLAN DE TRAVAIL

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1958

1. En vue de la préparation du matériel nécessaire à l'élaboration du plan des grands travaux sur le Danube, l'appareil de la Commission doit en 1958 :
 - a) élaborer le projet des recommandations concernant l'établissement des gabarits de la voie navigable et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube et le présenter à l'examen de la XVII^e session de la Commission ;
 - b) terminer l'étude scientifique des questions relatives au régime des glaces du Danube, y compris les conclusions et les propositions ;
 - c) étudier et systématiser les données concernant le régime des seuils du Danube.
2. Participer aux travaux de la Commission du COMECON, s'occupant de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, dans les questions liées à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et en liaison avec ceci entamer l'élaboration des questions :
 - a) de l'utilité de l'ordre de réalisation des ouvrages de navigation et de la possibilité de construire en premier lieu des écluses à un sas et leurs gabarits ;
 - b) du volume actuel du trafic des marchandises sur le Danube et les perspectives de son développement compte tenu des possibilités de la liaison du Danube avec d'autres bassins ;
 - c) des exigences de la navigation, qu'il faut chercher à satisfaire dans les diverses étapes de la réalisation du schéma, et de la longueur du parcours de la voie maritime, lors de la réalisation de ce schéma.
3. Convoquer en 1958 une réunion des experts des Etats danubiens et d'autres Etats intéressés pour la discussion des questions indiquées aux points 1/a et 2.
4. Publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956 et préparer à la publication l'Annuaire pour 1957.
5. Après réception de la documentation entreprendre la réédition des cartes des secteurs du Danube en tenant compte de l'état actuel du chenal sur ces secteurs.

6. Entreprendre le rassemblement du matériel des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales caractérisant la situation actuelle du chenal du Danube afin d'apporter les modifications correspondantes dans le Routier du Danube publié.
7. Continuer le rassemblement et l'étude du matériel des Etats danubiens en vue de l'élaboration des propositions visant la poursuite du développement des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et préparer à ce sujet, pour juillet 1958, une information correspondante.
8. Publier :
 - a) la description complète des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube ;
 - b) les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube ;
 - c) l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube en indiquant leurs données caractéristiques principales ;
 - d) le Recueil des accords et traités en vigueur, conclus entre les Etats danubiens et les organisations correspondantes au sujet de la navigation sur le Danube ;
 - e) l'Indicateur kilométrique du Danube, en français ;
 - f) les Règles de procédure de la Commission du Danube ;
 - g) rééditer les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
9. Editer le bulletin sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1950—1955 et préparer à l'édition le bulletin sur le trafic des marchandises sur le Danube en 1956 et 1957.
10. Participer aux inspections des secteurs du Danube, effectuées par les organismes compétents des Etats danubiens.
11. Discuter en groupe d'experts des Etats danubiens, à titre d'échange d'expériences, certaines questions juridiques concernant la navigation sur le Danube et en particulier :
 - a) les questions de la responsabilité en cas d'abordage des bâtiments ;
 - b) les questions de l'assistance prêtée aux bâtiments en cas d'avarie ;
 - c) les questions de la limitation de la responsabilité du propriétaire du bâtiment.
12. Préparer le projet préliminaire des propositions concernant les marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube et entreprendre l'élaboration des propositions au sujet de l'unification des documents de bord. Tenir une réunion des experts des Etats danubiens pour la discussion des questions mentionnées.
13. Entreprendre l'élaboration des propositions concernant la modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube en tenant compte du développement en perspective de la navigation

danubienne et des constructions hydrauliques et du système unifié des signaux qui sera adopté pour les voies navigables internationales, et écouter à la XVII^e session de la Commission du Danube une information à ce sujet.

14. S'occuper de l'établissement de la bibliographie du matériel paraissant dans les publications au sujet des questions présentant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube et pour l'activité de la Commission du Danube.
15. Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1958 aux travaux :
 - a) du Comité des transports intérieurs et du Sous-Comité des transports par voie navigable de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU;
 - b) du Groupe de travail pour le droit fluvial de la CEE de l'ONU pour les projets de la Convention concernant la responsabilité en cas d'abordage et de la Convention concernant le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;
 - c) du groupe d'experts de la CEE de l'ONU pour l'unification de la signalisation et des règlements de police en navigation intérieure ;
 - d) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé au sujet des questions concernant la navigation par voie d'eau intérieure.
16. Préparer le plan de travail et le projet du budget pour 1959.