

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ

17

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

TOME

17

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

TOME 17

DIX-SEPTIEME SESSION

tenue à Budapest
du 15 au 23 janvier 1959

(Procès-verbaux Nos 97—99)

SOMMAIRE

| | Pages |
|---|-------|
| LISTE DES DELEGATIONS | 181 |
| PROCES-VERBAL N° 97 | |
| Ouverture de la session — Ordre du jour — Discussion — Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1958 (Rapport du groupe de travail, discussion, décision) — Information au sujet des documents de bord recueillis en vue de leur unification (discussion, décision) | 185 |
| (Séance du 15 janvier 1959) | |
| PROCES-VERBAL N° 98 | |
| 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 pour 1958 (discussion, décision) — Information concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission de questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube (décision) — Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube (rapport du groupe de travail, discussion, décision) — Information sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube (décision) | 195 |
| (Séance du 20 janvier 1959) | |
| PROCES-VERBAL N° 99 | |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube (discussion, décision) — Information sur l'état de l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (discussion, décision) — Information sur les questions de l'amélioration du balisage actuel sur le Danube (discussion, décision) — Information sur l'étude par l'appareil de la Commission des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures (décision) — Au sujet de l'introduction de modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat | |

| | |
|---|------------|
| tariat et des Services de la Commission (rapport du groupe de travail, décision) — Projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 (discussion, adoption du plan) — Approbation du budget de la Commission pour 1959 (rapport du groupe de travail, décision) — Ordre du jour à titre d'orientation de la XVIII ^e session de la Commission du Danube — Divers — Clôture de la session | 203 |
| (Séance du 23 janvier 1959) | |
| ANNEXES | 213 |
| I. RAPPORTS | 215 |
| Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1958 — CD/SES 17/3 | 217 |
| Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube d'après la situation au 1 ^{er} janvier 1959 (2 annexes) — CD/SES 17/6 | 230 |
| Rapport du groupe de travail pour les questions financières — CD/SES 17/7 | 238 |
| 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 pour 1958 — CD/SES 17/11 | 240 |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube — CD/SES 17/12 | 243 |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube — CD/SES 17/17 | 248 |
| Budget de la Commission du Danube pour l'année 1959 — CD/SES 17/18 | 253 |
| Rapport du groupe de travail sur le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1959 — CD/SES 17/19 | 255 |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'introduction de modifications au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 17/20 | 257 |
| Information au sujet des documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et de l'établis- | |

| | |
|---|-----|
| sément par l'appareil de la Commission du Danube de propositions au sujet de leur unification — CD/SES 17/33 | 259 |
| Information sur l'état de l'élaboration par l'appareil de la Commission du Danube des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 17/34 | 262 |
| Information concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission de questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement — CD/SES 17/35 | 266 |
| Information sur l'étude par l'appareil de la Commission de questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures — CD/SES 17/36 | 269 |
| Information de l'appareil de la Commission du Danube sur les questions de l'amélioration du balisage actuel sur le Danube — CD/SES 17/37 | 272 |
| Information sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube — CD/SES 17/38 | 274 |
| II. DECISIONS | 281 |
| Ordre du jour de la dix-septième session de la Commission du Danube — CD/SES 17/8 | 283 |
| Décision concernant l'examen du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1958 — CD/SES 17/9 | 284 |
| Décision au sujet de l'information de l'appareil de la Commission concernant les documents de bord recueillis auprès de Etats danubiens et l'établissement de propositions visant leur unification — CD/SES 17/10 | 285 |
| Décision concernant l'information de l'appareil de la Commission sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube — CD/SES 17/13 | 286 |
| Décision concernant l'information au sujet de 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 — CD/SES 17/14 | 287 |

| | |
|---|------------|
| Décision concernant le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958 — CD/SES 17/15 ... | 288 |
| Décision concernant l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube — CD/SES 17/16 | 289 |
| Décision concernant l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube — CD/SES 17/22 | 290 |
| Décision concernant l'introduction de modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 17/23 | 293 |
| Décision au sujet de l'Information sur l'étude par l'appareil de la Commission de questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures — CD/SES 17/24 | 294 |
| Décision concernant le projet du budget de la Commission du Danube pour 1959 — CD/SES 17/26 | 295 |
| Ordre du jour à titre d'orientation de la XVIII ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 17/27 | 296 |
| Décision concernant la nomination du chef de la section administrative et d'intendance de l'appareil de la Commission du Danube — CD/SES 17/29 | 298 |
| Décision au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élaboration de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 17/30 | 299 |
| Plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 — CD/SES 17/31 | 300 |
| Décision concernant la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube — CD/SES 17/32 | 304 |
| III. PROJETS ET AMENDEMENTS | 305 |
| Ordre du jour préliminaire de la XVII ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 17/1 | 307 |
| Projet de décision au sujet de l'information de l'appareil de la Commission concernant les documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et l'établissement de propositions visant leur unification — CD/SES 17/2 | 308 |

| | |
|---|-----|
| Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube — CD/SES 17/4 | 309 |
| Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydro-techniques sur le Danube — CD/SES 17/5 | 311 |
| Projet de décision au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élaboration de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — CD/SES 17/21 | 329 |
| Projet du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 — CD/SES 17/25 | 330 |
| Projet de décision concernant l'amélioration du balisage sur le Danube — CD/SES 17/28 | 334 |

LISTE DES DELEGATIONS

Délégation bulgare

| | |
|------------------------------|---|
| Staïko Stankov Staïkov | — Suppléant du Représentant de la RPB à la Commission du Danube |
| Borislav Ivanov Konstantinov | — Expert |
| Nikolaï Roussev Kojouharov | — Expert |
| Teodor Stefanov Trifonov | — Expert |

Délégation hongroise

| | |
|----------------|---|
| Frigyes Puja | — Représentant de la RPH à la Commission du Danube |
| József Bélav | — Suppléant du Représentant de la RPH à la Commission du Danube |
| Gyula Némethy | — Membre de la délégation |
| Károly Ziegler | — Membre de la délégation |
| Oszkár Petényi | — Membre de la délégation |
| János Vörös | — Membre de la délégation |
| Vilmos Kocsis | — Secrétaire de la délégation |
| Ferenc Juba | — Expert |
| Ödön Vid | — Expert |
| György Fekete | — Expert |
| István Kutassy | — Expert |
| Márton Klein | — Interprète |
| Mária Benkő | — Interprète |

Délégation roumaine

| | |
|-----------------|---|
| Ion Rab | — Représentant de la RPR à la Commission du Danube |
| Mihai Semenescu | — Suppléant du Représentant de la RPR à la Commission du Danube |
| Vasile Gliga | — Membre de la délégation |
| Andrei Gellert | — Membre de la délégation |

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. L. Laboutov | — Expert |
| A. D. Griaznov | — Expert |

Délégation tchécoslovaque

| | |
|-------------------|---|
| Karel Štekl | — Représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube |
| Svatopluk Hlava | — Suppléant du Représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube |
| Milan Klíma | — Membre de la délégation |
| Štefan Jiřík | — Membre de la délégation |
| Koloman Miškovský | — Membre de la délégation |
| Bohumil Šulc | — 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 |
| Miroslav Zotović | — Membre de la délégation |
| Vinko Stalio | — Membre de la délégation |
| Ljubica Vitaljić | — Membre de la délégation |

République d'Autriche

| | |
|------------------|----------|
| Franz Schlaffer | — Expert |
| Hermann Fröhlich | — Expert |

République Fédérale d'Allemagne

| | |
|--------------------|----------|
| Ursula von Koeppen | — Expert |
| Franz Dobmayer | — Expert |

Commission Economique pour l'Europe

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

Administration fluviale des Portes de Fer

| | |
|---------------|---------------|
| Danon Cadik | — Observateur |
| Rudolf Stoian | — Observateur |

PROCES-VERBAL

N° 97

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 15 janvier 1959
à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants

République Populaire de Bulgarie

— M. Staïkov (suppléant du
représentant)

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Rab

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.

Le Président de la Commission du Danube, M. Štekl, salue tous les présents à l'occasion de l'ouverture de la XVII^e session de la Commission du Danube.

La XVII^e session s'est réunie à un moment où nombre d'événements importants se sont produits dans la vie internationale politique, économique et scientifique.

Tout récemment, l'esprit humain a atteint des succès de génie réussissant, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, à lancer la fusée interplanétaire devenue satellite du système solaire. Ce progrès inouï a une fois de plus démontré les possibilités illimitées de la science et de la technique mises au service de la paix et du renforcement de l'amitié entre les peuples du monde entier. Cette aspiration vers la paix se reflète tant dans les décisions adoptées aux réunions et conférences internationales que dans le développement de la coopération entre les peuples et entre les pays.

L'activité de la Commission du Danube est un exemple de la coopération entre les pays.

Le mois de novembre 1959, dit M. Štekl, marquera le dixième anniversaire de la convocation de la I^{ère} session de la Commission du Danube. Au cours de ces dix ans, la Commission a élaboré et adopté nombre de documents importants réglementant la navigation danubienne, parmi lesquels citons ceux sur l'unification des règles de la navigation, sur la surveillance douanière, sanitaire et vétérinaire, sur l'unification de l'aménagement des voies navigables, sur l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, ainsi que les cartes de pilotage, les Routiers du Danube, etc. Ces documents ont une grande importance pour la navigation et son développement. Les *Annuaire hydrologiques* du Danube, dont on se sert aussi dans les travaux scientifiques, méritent une attention particulière.

En 1958 la Commission a établi un grand nombre de documents, soumis à la présente session, tels que l'*Annuaire hydrologique* du Danube pour 1956, les cartes du secteur allemand du Danube, l'*Indicateur kilométrique* en français, l'*Album des hivernages et des abris d'hiver provisoires*, le *Bulletin statistique du trafic* en 1950—1955, et d'autres encore.

Conformément au plan de travail de la Commission pour 1958, deux réunions d'experts des États danubiens membres de la Commission du Danube ont été convoquées pour examen de questions d'ordre technique et juridique.

La réunion chargée de l'examen de questions techniques, convoquée en octobre 1958, a étudié le projet de *Recommandations* relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, l'avant-projet de propositions au sujet des marques d'identification des bâti-

ments naviguant sur le Danube, l'unification des documents de bord, des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure, ainsi que les questions relevant de l'étude, par l'appareil de la Commission, du régime des seuils et de l'amélioration du balisage sur le Danube.

La réunion du groupe d'experts chargés de l'examen de questions juridiques, convoquée en septembre, a discuté la responsabilité en cas d'abordage en navigation intérieure, le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux et l'assistance et le sauvetage en cas d'avarie. Cette réunion, donnant aux experts la possibilité de prendre connaissance des lois en vigueur dans les Etats danubiens et d'avoir un échange de vues sur les problèmes juridiques actuels du domaine de la navigation intérieure, a aidé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission à participer plus activement aux travaux des organisations internationales s'occupant de l'étude et de la mise au point desdites questions.

Ces réunions ont confirmé la justesse de la décision adoptée à la précédente session au sujet de l'élaboration des questions respectives par des groupes d'experts, afin que la session, se réunissant une fois par an, puisse examiner des documents discutés au préalable par des spécialistes, dans ce but il semble utile de maintenir la pratique de la convocation de réunions de groupes d'experts des Etats danubiens.

Le Président, le Secrétaire et le Vice-Président de la Commission du Danube, réunis en octobre à Budapest pour contrôler le travail de l'appareil, ont examiné l'accomplissement du plan de travail et discuté des questions relevant du domaine de l'organisation et des finances.

En 1958 la Commission a continué à renforcer et à élargir ses relations internationales. Ainsi, après la visite du Secrétaire Exécutif de la CEE, M. Tuomioja, à la Commission du Danube, la coopération entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe a pris des formes plus adéquates. Par ailleurs, un contact d'affaires a été établi avec l'Organisation Météorologique Mondiale, dont une des sessions a adopté l'Annuaire Hydrologique du Danube édité par la Commission du Danube comme modèle pour la publication du Bulletin Hydrologique.

Constatant les changements survenus parmi les représentants des Etats membres de la Commission du Danube, M. Štekl évoque avec une profonde gratitude l'activité fructueuse de M. Sik, ancien Président de la Commission, par la suite représentant de la République Populaire Hongroise, aujourd'hui Ministre des Affaires Etrangères de la Hongrie, qui, au cours de longues années, par sa profonde connaissance des problèmes de la Commission du Danube et par l'attention toute particulière qu'il y apportait, a contribué au développement et au renforcement de la Commission et lui souhaite de grands succès à l'avenir aussi.

D'autre part, M. Štekl remercie l'ancien Secrétaire de la Commission du Danube, représentant de la République Populaire Roumaine, M. Popescu, qui a oeuvré pour l'accomplissement des tâches posées devant la Commission.

Poursuivant son allocution, le Président salue le nouveau représentant de la République Populaire Roumaine, l'actuel Secrétaire de la Commission du Danube, M. Rab, et le nouveau représentant de la République

Populaire Hongroise, M. Puja, et exprime son espoir que la coopération entre tous les représentants demeurera aussi fructueuse que par le passé.

A la présente session de la Commission du Danube, dit M. Štekl, qui a été convoquée conformément à l'article 1 des Règles de procédure et à la décision de la XVI^e session, assistent tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube, ainsi que des experts de la République Fédérale d'Allemagne, de la République d'Autriche et des observateurs de l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer.

Souhaitant à tous les présents un travail fructueux, de la compréhension réciproque, une bonne coopération et du succès dans la solution des tâches posées devant la Commission, M. Štekl déclare ouverte la XVII^e session de la Commission du Danube.

En ce qui concerne le programme de travail de la session, le Président propose de tenir les réunions de 10 à 13 heures avec un court intervalle pendant la séance et, en cas de nécessité, de poursuivre le travail de 15 à 18 heures. En outre, il est suggéré de ne pas donner lecture des documents de la session diffusés en temps utile.

La session passe à l'examen de l'ordre du jour préliminaire de la XVII^e session de la Commission — (CD/SES 17/1).

Le Président invite les représentants à émettre leur opinion à son sujet.

M. Rab (Roumanie) remercie l'accueil cordial qui lui a été réservé et affirme qu'à l'avenir aussi la délégation roumaine travaillera en étroite collaboration avec toutes les délégations des Etats membres de la Commission du Danube en vue de la réalisation des tâches prévues par la Convention danubienne.

M. Rab note l'importance des documents élaborés et publiés par la Commission dans le domaine de la navigation ainsi que la participation fructueuse des représentants de la Commission aux travaux de diverses réunions internationales s'occupant de l'étude des questions de navigation.

M. Rab félicite la délégation soviétique et, par son intermédiaire, les travailleurs scientifiques soviétiques à l'occasion du lancement de la fusée cosmique devenue première planète artificielle du système solaire.

En ce qui concerne l'ordre du jour préliminaire la délégation roumaine n'a pas d'objections.

M. Puja (Hongrie) remercie les cordiales paroles de bienvenue qui lui ont été adressées et déclare qu'à l'avenir aussi la délégation hongroise sera guidée dans son activité par les intérêts du développement et du renforcement de la Commission du Danube.

M. Puja dit qu'il espère que les relations de la délégation hongroise et les siennes avec tous les représentants, les membres des délégations et l'appareil de la Commission seront toujours des meilleures.

En ce qui concerne l'ordre du jour préliminaire, la délégation hongroise propose d'ajouter un nouveau point libellé "Divers" par suite du changement du chef de la section d'administration et d'intendance.

M. Kapikraïan (Union Soviétique), au nom de la délégation soviétique, propose un amendement au point 4 de l'ordre du jour préliminaire, étant donné que l'avant-projet de propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube a été discuté à la réunion

du groupe d'experts des Etats danubiens en octobre 1958 et que l'appareil de la Commission a dressé un projet de propositions sur la base de cet examen, il semble utile de remplacer le mot "avant-projet" par le mot "projet".

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

L'ordre du jour de la XVII^e session de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité — (CD/SES 17/8).

Le Président propose de former, conformément à l'article 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube, outre le groupe de travail pour les questions financières qui a déjà commencé son activité sous la direction de M. Paunović, suppléant du représentant de la RPFY, encore quatre groupes de travail chargés de l'examen des points 1, 3, 4 et 9 de l'ordre du jour.

M. Younakov (Union Soviétique) propose de charger M. Puja, représentant de la République Populaire Hongroise, de convoquer le groupe de travail pour l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958 (point 1 de l'ordre du jour).

M. Štekl, au nom de la délégation tchécoslovaque, propose de charger M. Semenescu, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine, de convoquer le groupe de travail pour l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube (point 3 de l'ordre du jour).

M. Malešev (Yougoslavie) recommande de confier à M. Staïkov, suppléant du représentant de la République Populaire de Bulgarie, la tâche de convoquer le groupe de travail pour l'examen du projet de propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube (point 4 de l'ordre du jour).

M. Rab (Roumanie) propose que le groupe de travail chargé de l'examen du point 9 de l'ordre du jour "Concernant l'introduction de modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube" soit présidé par M. Keiline, expert de la délégation soviétique.

Toutes les propositions sont adoptées.

Le groupe de travail pour 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 pour 1958", étant formé cette question est transmise à ce groupe.

La session passe à l'examen du point 2 de l'ordre du jour: "Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1958".

Le Président du groupe de travail, M. Paunović, présente le rapport à la session — (CD/SES 17/7).

Après lecture du rapport, le Président propose un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

M. Hlava (Tchécoslovaque) dit que la délégation tchécoslovaque approuve l'esprit d'économie dont a fait preuve l'appareil dans la dépense des ressour-

ces de la Commission en 1958 et constate que toutes les remarques et propositions exprimées par sa délégation à la session précédente ont été observées, resp. réalisées.

M. Hlava exprime également sa certitude qu'en 1959 les dépenses seront faites avec économie et dans le cadre des sommes allouées aux articles du budget.

La délégation tchécoslovaque approuve le rapport du groupe de travail et votera pour son adoption.

M. Némethy (Hongrie) dit que les experts de la délégation hongroise ont participé activement à l'examen du rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission, et étudié attentivement tous les documents de la comptabilité, ce qui lui a permis de déduire que les dépenses effectuées correspondent strictement au budget pour 1958, les quelques exceptions de moindre importance à certains postes étant justifiées. L'appareil a fait preuve de prudence dans la dépense des sommes allouées au budget et ainsi, l'exercice financier s'est clôturé avec une économie de 175 982,53 forints.

La délégation hongroise approuve entièrement le rapport du groupe de travail pour les questions financières.

M. Rab (Roumanie) donne une appréciation positive de l'exécution du budget pour 1958, notant que les dépenses effectuées correspondaient entièrement aux exigences du plan de travail adopté. La délégation roumaine constatant que l'appareil a fait preuve de parcimonie dans les dépenses estime que c'est dans cet esprit que le budget pour 1959 devrait être exécuté et approuve le rapport du groupe de travail.

M. Staïkov (Bulgarie) exprime sa satisfaction au sujet de l'exécution du budget de la Commission qui, grâce à l'esprit d'économie, marque un bilan actif. La délégation bulgare estime qu'à l'avenir aussi l'appareil doit être guidé par ce principe d'économie.

Faisant suite à ce qui précède, la délégation bulgare se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail.

La décision concernant l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission en 1958 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/9).

Le point 3 de l'ordre du jour "Examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydro-techniques sur le Danube" est transmis au groupe de travail.

Etant donné que la première partie du point 4 de l'ordre du jour "Examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube" sera d'abord étudiée par un groupe de travail, le Président propose de passer à la deuxième partie de ce point et prie l'appareil de présenter l'information au sujet des documents de bord recueillis en vue de leur unification ultérieure.

Lecture est donnée de l'information — (CD/SES 17/33).

Le Président invite les représentants à émettre leur opinion à ce sujet.

La parole est à M. Kapikraïan (Union Soviétique).

L'appareil de la Commission a donné dans son information une analyse succincte des documents de bord en vigueur sur le Danube, délivrés par les autorités compétentes des Etats danubiens. Comme il découle de cette infor-

mation, tant la forme que le contenu de ces documents diffèrent. Il existe actuellement 18 différents documents de bord, ce qui suscite maintes difficultés et confusions. Les documents devant être souvent présentés aux autorités de contrôle deviennent rapidement inutilisables et doivent être renouvelés et remplacés. La délégation soviétique estime qu'il faudrait tâcher de conserver seuls les documents de bord nécessaires, susceptibles de satisfaire aux exigences de la navigation internationale sur le Danube. Fréquemment les mêmes données (année, lieu, matériaux de construction, nombre de machines, puissance) figurent dans les divers documents de bord. Il faudrait établir une attestation réunissant autant que possible toutes les données caractérisant l'état du bateau.

Le groupe d'experts des Etats danubiens convoqué en octobre 1958 a été unanime au sujet de la nécessité d'unifier les documents de bord. La réalisation d'une telle mesure contribuerait à réduire le nombre des documents et simplifierait, sans aucun doute, leur vérification par les autorités compétentes. Il va de soi qu'une telle attestation doit contenir toutes les données certifiant la navigabilité et la sécurité du bâtiment.

Faisant suite à ce qui précède, la délégation soviétique appuie la proposition de l'appareil de la Commission sur l'unification des documents de bord des bâtiments naviguant sur le Danube.

M. Semenescu (Roumanie) soutient la proposition élaborée par l'appareil au sujet de l'unification des documents de bord. Toutefois, la délégation roumaine estime qu'il serait nécessaire de tenir compte des documents de bord de chaque Etat juge indispensables. La réduction du nombre des documents et, ce faisant, l'élaboration d'une attestation de bord unifiée facilitera le travail des autorités de contrôle et réduira la durée de stationnement des bateaux aux frontières, accélérant ainsi le trafic.

La délégation roumaine estime que l'appareil, après avoir étudié ce problème, devrait présenter à la XVIII^e session le projet de l'attestation de bord unifiée.

En ce qui concerne le projet de décision, *M. Semenescu* propose de remplacer au point 2/b du texte français le mot "certificat" par le terme "attestation".

En outre, *M. Semenescu* demande des éclaircissements au sujet de l'unification des documents de bord des bâtiments naviguant sur le Rhin ; ces précisions lui sont données par *M. Minár*.

M. Kapikraïan (Union Soviétique) propose de formuler le point 2/a du projet de décision comme suit : "... Le projet de l'attestation de bord unifiée rassemblant autant que possible les documents indiqués aux points 1, 2, 5, 8, 10 (2^e alinéa) et 11, de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube"; une telle rédaction comprendrait aussi les considérations de la délégation roumaine.

M. Paunović (Yougoslavie), s'associant à la proposition de la délégation soviétique, suggère d'ajouter au point 2 du projet de décision, après les mots "naviguant sur le Danube", les mots "affectés à la navigation internationale" et de libeller en conséquence le point 2/b.

Les représentants de la Bulgarie, de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie expriment leur accord au sujet du projet de décision, compte tenu des amendements apportés.

Le projet de décision est mis au vote — (CD/SES 17/2).

La décision au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission concernant les documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et l'établissement de propositions visant à leur unification est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/10).

Mme von Koeppen (République Fédérale d'Allemagne), notant que l'unification des documents de bord est un problème d'actualité important pour tous les Etats danubiens, demande quels sont les documents que l'on propose d'unifier, quelle forme devraient-ils revêtir et qui serait chargé de l'élaboration de ladite question, à savoir l'appareil de la Commission ou un groupe d'experts spécial.

Mme von Koeppen estime que pour l'examen de cette question il serait désirable de convoquer un groupe de travail à l'activité duquel participeraient tous les Etats danubiens.

M. Halatcheff, Directeur de l'appareil, fournit les renseignements demandés par *Mme von Koeppen*.

Au cours de cette année, dit *M. Halatcheff*, l'appareil de la Commission dressera l'attestation de bord unifiée qui sera examinée à la réunion du groupe d'experts des Etats danubiens et dont le projet définitif sera soumis à l'approbation de la XVIII^e session.

M. Halatcheff espère que les experts de la République Fédérale d'Allemagne et de la République d'Autriche prendront part à l'activité du groupe d'experts des Etats danubiens.

La séance est levée à 13 h. 30.

Le Président

de la Commission du Danube

Signé : K. ŠTEKL

Le Secrétaire

de la Commission du Danube

Signé : I. RAB

PROCES-VERBAL

N° 98

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 20 janvier 1959

à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants

République Populaire de Bulgarie

— M. Staikov (suppléant du
représentant)

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Rab

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 passe à l'examen du Rapport du groupe de travail sur le Rapport du Directeur de l'appareil concernant l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958 (Point 1 de l'ordre du jour).

M. Puja, président du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur, soumet à approbation le Rapport du groupe de travail (CD/SES 17/11) et fait part du désir exprimé par les membres de ce groupe, à savoir, qu'à l'avenir le Rapport du Directeur sur l'exécution du plan de travail de la Commission soit discuté après examen des autres points de l'ordre du jour. Cette façon de procéder permettra d'étudier d'une manière plus approfondie les questions figurant dans le Rapport du Directeur.

Le Président invite les représentants d'émettre leur opinion sur le Rapport du Directeur et le Rapport du groupe de travail.

M. Hlava (Tchécoslovaquie) note que la décision adoptée par la précédente session de la Commission du Danube au sujet de la convocation de ses sessions une seule fois par an, en chargeant les groupes d'experts qui peuvent être convoqués selon les besoins de l'étude détaillée des questions d'ordre juridique, technique et nautique, a contribué à la réalisation de très bons résultats.

M. Hlava apprécie le travail effectué par l'appareil tant en ce qui concerne le projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques qui, après leur adoption par la Commission, constitueront un ouvrage de référence important pour les instituts s'occupant de l'établissement de projets, qu'en ce qui concerne l'étude scientifique du régime des glaces du Danube.

Le problème du régime des glaces du Danube est en ce moment fort actuel et la détermination de la méthode garantissant, dans des conditions données, des résultats efficaces dans la lutte contre les embâcles sera d'une aide précieuse dans la solution d'un problème important pour tous les Etats danubiens.

La délégation tchécoslovaque constate qu'au cours de l'année le travail de l'appareil a été bien réparti, fait qui s'est favorablement reflété sur les résultats de la coopération avec les organismes compétents des Etats danubiens membres de la Commission, qui ont été à même de répondre en temps utile aux demandes de l'appareil, et elle recommande de maintenir cette pratique à l'avenir aussi.

M. Hlava recommande également, et ceci dans l'intérêt d'une rapide orientation, de compléter à l'avenir les rapports du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail par une liste des tâches accomplies au cours de l'année et des tâches en voie d'élaboration, en indiquant, pour autant que possible, les termes auxquels ces travaux seront terminés.

En outre, la délégation tchécoslovaque apprécie l'activité de l'appareil dans le domaine de la coopération avec les organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation.

M. Hlava communique que sa délégation approuve le Rapport du Directeur de l'appareil et votera pour l'adoption du Rapport du groupe de travail.

M. Rab (Roumanie), au nom de sa délégation, constate avec satisfaction l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1958 en faisant mention des travaux les plus importants accomplis par l'appareil.

M. Rab relève les résultats obtenus par la coopération entre la Commission du Danube et les organisations internationales, y compris le COMECON (Conseil d'Assistance Economique Mutuelle).

L'activité de l'appareil, et le concours prêté par les organismes compétents des Etats danubiens dans l'intérêt de l'accomplissement du plan de travail de la Commission, ont, dit M. Rab, contribué à renforcer la coopération entre les Etats danubiens, qui constitue le principe de base de la Convention Danubienne de 1948.

La délégation roumaine votera pour l'adoption du projet de décision proposé par le groupe de travail et reflétant entièrement son point de vue.

M. Staïkov (Bulgarie) exprime sa satisfaction en ce qui concerne les résultats de l'activité de l'appareil de la Commission en 1958 et souligne l'importance de l'élaboration du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, de la publication de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956, de la Description des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube, des Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube et du Bulletin statistique sur le trafic du Danube en 1950—1955, notant que tous ces ouvrages confirment que l'appareil de la Commission s'occupe toujours plus profondément et sous tous ses aspects de la solution des tâches importantes liées à l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube, ce qui contribue à développer le trafic sur cette grande voie d'eau européenne.

La délégation bulgare estime qu'il faudrait, au cours de cette année-ci, tout en accomplissant les tâches prévues pour 1959, terminer et publier la Description du chenal qui compléterait le Routier du Danube déjà paru.

Etant donné que le chenal subit de fréquents changements, la publication de telles descriptions, couvrant tous les secteurs du Danube, est d'une grande portée pratique pour les bateliers. A ce sujet, il serait désirable de préparer, autant que possible, non seulement les cartes de pilotage du secteur Devin-Mohács, dont la réédition a été projetée, mais aussi de préparer la nouvelle publication de celles des autres secteurs du Danube.

M. Staïkov juge que la participation des fonctionnaires de l'appareil de la Commission aux travaux de divers organismes de la CEE, du COMECON et d'autres organisations internationales concourt à coordonner nombre de dispositions fondamentales concernant la navigation intérieure, contribue à améliorer les travaux de ces organisations internationales et élargit la coopération internationale, ce qui, sans aucun doute, renforce l'autorité de la Commission du Danube sur le plan international. Il serait utile, dit M. Staïkov, que la Commission du Danube entre en contact avec la Commission pour les

transports par voie d'eau auprès du COMECON, formée l'année dernière, et prennent part à ses travaux.

Vu que le Rapport du groupe de travail contient les observations exprimées par les membres des délégations, la délégation bulgare votera pour l'adoption du projet de décision.

M. Malešev (Yougoslavie), constatant que le plan de travail de la Commission pour 1958 a été accompli, déclare que la convocation des réunions de groupes d'experts des Etats danubiens pour l'examen de diverses questions a donné des résultats positifs. La tenue de telles réunions permet d'avoir un échange de vues et unit les efforts des experts visant la solution de questions importantes relevant de la compétence de la Commission et, d'autre part, donne à la Commission la possibilité d'accomplir des tâches responsables avec un appareil restreint, mais hautement qualifié. Tenant compte des résultats obtenus, il semble utile de maintenir, à l'avenir aussi, la pratique de convoquer des réunions de groupes d'experts des Etats danubiens.

La délégation yougoslave, dit *M. Malešev*, estime que la préparation de la documentation nécessaire à l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube en vue de l'amélioration des conditions de la navigation et de l'exploitation maxima du fleuve, compte tenu des exigences générales de la navigation et des possibilités des Etats danubiens, est une tâche extrêmement importante. Dans ce domaine, de nouvelles tâches se posent devant la Commission, y compris l'accomplissement de celles déjà entamées, qui ne peuvent être réalisées que par la coopération étroite des Etats danubiens.

Le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan du travail et le Rapport du groupe de travail reflétant l'activité fructueuse de l'appareil de la Commission, la délégation yougoslave votera pour leur adoption.

M. Younakov (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique estime que, comme il a déjà été mentionné par les autres délégations, la convocation de réunions d'experts des Etats danubiens pour l'examen de questions d'ordre juridique et technique s'est entièrement justifiée. Au cours de ces réunions les experts ont eu la possibilité d'examiner en détail les questions posées ce qui, malgré que les sessions ne se réunissent qu'une fois par an, a permis de terminer la préparation de quelques documents importants. Il faut noter en même temps que le travail de la Commission a augmenté par rapport aux années précédentes, spécialement dans le domaine de l'édition de publications de la Commission qui fournissent une grande aide pratique.

Faisant suite à ce qui précède, la délégation soviétique formule le voeu qu'à l'avenir l'appareil de la Commission porte encore plus d'attention aux questions d'ordre pratique de la navigation. Ainsi par exemple, il faudrait veiller particulièrement aux questions de l'amélioration du balisage et de la garantie de la navigation de nuit, ce qui a déjà été mentionné à la Conférence des Directeurs des compagnies de navigation danubienne, tenue en mai dernier à Bratislava. De même, il faudrait recommander à l'appareil de reprendre la question de l'établissement et de la publication du Recueil des lois en vigueur dans les Etats danubiens dans le domaine de la navigation, malgré les difficultés pouvant surgir en cette matière. Toutefois, tenant compte de

l'importance pratique que présente ce Recueil, il faudrait que tout le possible soit fait pour sa publication. Les questions d'ordre pratique, liées à l'édition dudit Recueil, pourraient être discutées au cours de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen de questions juridiques.

La délégation soviétique note avec satisfaction la publication du premier Bulletin statistique sur le trafic sur le Danube et espère qu'à l'avenir ces bulletins paraîtront régulièrement.

Les premières épreuves des Cartes de pilotage du secteur allemand du Danube permettent d'espérer que celles-ci seront un ouvrage de référence précieux pour les bateliers. Comme il découle du Rapport du groupe de travail, la publication des Cartes de pilotage des secteurs tchécoslovaque et hongrois du Danube est projetée pour l'année en cours et, selon toute probabilité, elles seront aussi riches en contenu et aussi utiles à la navigation.

Poursuivant son intervention, M. Younakov dit que l'une des tâches importantes posées devant l'appareil est d'achever l'élaboration des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube afin que la prochaine session puisse les adopter dans leur forme définitive. Par ailleurs, il existe nombre de problèmes qui devraient être résolus par la Commission, l'appareil disposant de spécialistes qualifiés et jouissant du concours nécessaire des organismes compétents des Etats danubiens.

En conclusion, M. Younakov, notant qu'au cours de la période examinée, malgré un plan de travail chargé, l'appareil de la Commission a accompli ses tâches avec succès, se prononce pour l'adoption du Rapport du groupe de travail.

M. Puja (Hongrie), donnant une haute appréciation du travail accompli par l'appareil de la Commission en 1958, s'associe entièrement à l'avis des autres délégations qui ont exprimé leur opinion positive en ce qui concerne l'activité de l'appareil.

La délégation hongroise, dit M. Puja, soutient la décision adoptée à la dernière session au sujet de la convocation, selon nécessité, de réunions de groupes d'experts des Etats danubiens pour l'examen de questions techniques et juridiques, procédé qui a déjà donné d'importants résultats.

Le projet de décision figurant dans le Rapport du groupe de travail est mis au vote.

La décision concernant l'examen du Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/15).

La session passe à l'examen du point 6 de l'ordre du jour "Information concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission de questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement".

M. Zdravković, chef de la Section technique, présente l'Information sur ce point — (CD/SES 17/35).

Personne ne désirant prendre la parole au sujet de l'Information, la session passe à l'examen du projet de décision.

M. Štekl (Tchécoslovaquie) propose un amendement au point 2 du projet de décision, notamment de remplacer les mots "... prendre part" par "... continuer à prendre part".

La décision concernant l'Information au sujet de l'élaboration par l'appareil de la Commission de questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/14).

Mme von Koeppen (République Fédérale d'Allemagne) exprime le désir que le texte définitif des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube soit envoyé officiellement aux organisations internationales correspondantes s'occupant des problèmes de la navigation et de l'exploitation des ressources hydrauliques du Danube, la question examinée étant d'une grande importance pour tous les Etats danubiens.

Conformément au programme de travail de la session, le Président annonce un intervalle.

(Après l'intervalle)

Avant de passer à l'examen du point 3 de l'ordre du jour, le Président salue l'observateur de la Commission Economique pour l'Europe, M. Cuperus, venant d'arriver à la XVII^e session.

La session passe à l'étude du troisième point de l'ordre du jour "Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube" — (CD/SES 17/3).

Le Président du groupe de travail, *M. Semencescu*, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine, présente le Rapport du groupe de travail — (CD/SES 17/12).

Le Président prie les représentants d'émettre leur opinion au sujet du projet de Recommandations et du Rapport du groupe de travail.

M. Cuperus (Commission Economique pour l'Europe) dit qu'en décembre 1958 le Comité des Transports a discuté la proposition de la délégation soviétique au sujet de la création d'un réseau unifié des voies navigables en Europe. Il a été décidé de remettre l'examen de cette question au Sous-comité qui se réunira en novembre de l'année courante. Etant donné que cette réunion examinera en détail la question des gabarits, il serait désirable que la Commission du Danube prête son concours dans ce domaine à la Commission Economique pour l'Europe.

Le Président de la Commission du Danube, *M. Štekl*, donne à M. Cuperus une réponse affirmative.

M. Hlava (Tchécoslovaquie), parlant des résultats du travail effectué, note que l'appareil de la Commission a non seulement tâché de présenter à l'examen et à l'approbation de la session de la Commission des propositions élaborées au sujet des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, compte tenu des perspectives du développement de la navigation, mais il a aussi substantiellement argumenté ses propositions, ayant en vue les possibilités que présente l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

Après avoir été complété, le projet de Recommandations examiné constituera un document de base pour les Etats danubiens lors de la construction d'ouvrages hydrotechniques et contribuera à augmenter l'importance du Danube en tant que voie navigable.

M. Malešev (Yougoslavie) apprécie les efforts déployés par l'appareil dans le domaine de l'élaboration du projet de Recommandations et estime hautement les résultats acquis.

Sur la base de ce qui précède, la délégation yougoslave juge que le Rapport du groupe de travail peut être adopté, d'autant plus qu'il reflète toutes les propositions et observations faites par les délégations, dont il conviendra de tenir compte lors de la rédaction définitive du projet.

M. Semenescu (Roumanie) souligne l'importance primordiale que présente l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube pour les perspectives du développement de la navigation. Le groupe de travail formé pour l'examen du projet de Recommandations a noté dans son rapport les propositions faites au cours de la discussion par les représentants des États danubiens.

La délégation roumaine est persuadée que la prochaine réunion des experts des États danubiens contribuera à l'accélération du travail afin que le projet de Recommandations puisse être achevé et présenté à l'approbation de la XVIII^e session de la Commission du Danube.

La décision proposée par le groupe de travail au sujet de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube est adoptée à l'unanimité (CD/SES 17/16).

La session passe au point 8 de l'ordre du jour "Information sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube".

Après lecture de l'Information (CD/SES 17/38) le *Président* prie les représentants d'émettre leur opinion sur ce problème.

La parole est à *M. Ziegler* de la délégation hongroise qui remercie l'appareil de la Commission d'avoir étudié une question aussi importante, notant que la coopération entre les organismes compétents des États danubiens contribuera à l'établissement de méthodes efficaces dans la lutte contre les glaces.

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

La décision concernant l'Information de l'appareil de la Commission au sujet des résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/13).

Le Président
de la Commission du Danube
Signé : K. ŠTEKL

Le Secrétaire
de la Commission du Danube
Signé : I. RAB

PROCES-VERBAL

N° 99

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 23 janvier 1959

à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants

République Populaire de Bulgarie

— M. Staïkov (suppléant du
représentant)

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Rab

République Tchèqueoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Younakov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Malešev

La séance est ouverte à 10 heures.

Lecture est donnée du Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bateaux naviguant sur le Danube (1^{ère} partie du point 4 de l'ordre du jour).

Le Président propose aux représentants de se prononcer sur le Rapport du groupe de travail — (CD/SES 17/17).

M. Staïkov (Bulgarie) propose de préciser le texte du § 1 du projet de décision et d'ajouter après les termes "sur les deux côtés du bâtiment" les mots "de façon à être visible de l'arrière".

Le projet de décision est mis au vote avec l'amendement proposé.

La décision concernant l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/22).

La session passe à l'examen du point 5 de l'ordre du jour "Information sur l'état de l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube" (CD/SES 17/34).

Etant donné que l'Information a été diffusée au préalable, seules de brèves explications sont données par le chef de la section de navigation, *M. Ivlev*, qui donne aussi lecture du projet de décision sur cette question — (CD/SES 17/21).

M. Paunović (Yougoslavie), parlant de la complexité du problème examiné et de la nécessité pour les organismes yougoslaves compétents de prendre connaissance des principes proposés, élaborés par l'appareil de la Commission, propose de libeller le point 2 du projet de décision comme suit : "Charger l'appareil de la Commission de se baser, dans la poursuite de l'élaboration des questions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, sur les principes exposés dans ladite Information".

M. Štekl, au nom de la délégation tchécoslovaque, soutient l'observation de *M. Paunović* indiquant qu'avant d'approuver les principes sur lesquels se basent les propositions exposées et présentées dans l'Information de l'appareil de la Commission, il faudrait connaître l'opinion des organismes compétents des Etats. La formule proposée par *M. Paunović* pour le point 2 de la décision donne à l'appareil une base qui lui permet de poursuivre le travail en matière de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

Le projet de décision est mis au vote avec l'amendement proposé.

La décision concernant l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élaboration de propositions au sujet de la modification du Système

uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/30).

La parole est à *M. Halatcheff*, directeur de l'appareil de la Commission, qui désire donner des renseignements complémentaires au point 5 de l'ordre du jour.

A la conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne tenue en mai—juin à Bratislava, dit *M. Halatcheff*, la question de la nécessité d'améliorer le balisage sur le Danube et de garantir la navigation de nuit a été soulevée. Les directeurs des entreprises de navigation ont exprimé le vœu que cette question soit examinée par la Commission du Danube et discutée à l'une de ses prochaines sessions. L'appareil de la Commission a préparé à ce sujet une information qui a été diffusée aux représentants (CD/SES 17/37).

La parole est à l'ingénieur en chef pour la navigation, *M. Popov*, qui donne lecture du projet de décision au sujet de ladite Information — (CD/SES 17/28).

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

M. Paunović (Yougoslavie) propose de compléter le point 2 du projet de décision en ajoutant après les mots "Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales" les termes "d'examiner la question de l'amélioration du balisage sur le Danube, en prévoyant les mesures suivantes..."

M. Hlava (Tchécoslovaquie) dit que pour réaliser un échange d'expériences et avoir la possibilité de déterminer les mesures adoptables, susceptibles de servir de base dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, il faudrait inclure dans le projet de décision un nouveau point rédigé comme suit : "Charger l'appareil de la Commission d'organiser en 1959 un voyage d'étude sur le Danube de Regensburg à Sulina avec la participation, sur tout le parcours, de représentants des organismes compétents et des entreprises de navigation danubienne ; il est présumé que chaque pays danubien présentera un bateau pour l'inspection de son secteur.

Ecouter à une prochaine session de la Commission du Danube un rapport sur ce voyage d'étude et les propositions qui en résultent".

M. Staïkov (Bulgarie), exprimant son accord avec le projet de décision et les amendements qui y ont été apportés, propose de compléter le point 2 par l'alinéa suivant : "Attirer l'attention des bateliers sur la nécessité d'adopter des mesures visant la sauvegarde des moyens de balisage sur le Danube."

M. Semencescu (Roumanie), au nom de la délégation roumaine, soutient la proposition de la délégation tchécoslovaque au sujet du voyage sur le Danube aux fins d'étude des conditions de navigation et présente le complément suivant au point 3 du projet de décision, notamment, ajouter après les mots "... charger l'appareil de la Commission" les termes "d'organiser en 1959—1960, en accord avec les organismes compétents des pays danubiens, un voyage d'étude sur le Danube".

La délégation roumaine juge cet amendement nécessaire, car la question devrait être concertée entre l'appareil de la Commission du Danube et les organismes compétents de chaque pays, afin d'assurer les conditions nécessaires au déroulement d'un tel voyage.

La décision au sujet de la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube est adoptée à l'unanimité avec les modifications et les amendements proposés — (CD/SES 17/32).

La session passe à l'examen du point 7 de l'ordre du jour "Information sur l'étude par l'appareil de questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures" — (CD/SES 17/36).

L'Information ayant été préalablement diffusée, *M. Manescu*, juriste en chef de l'appareil de la Commission, donne une brève introduction au problème et présente le projet de décision.

La décision concernant l'Information sur l'étude par l'appareil des questions juridiques relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/24).

La session passe à l'examen du point 9 de l'ordre du jour "Concernant l'introduction de modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube."

M. Keiline, président du groupe de travail, expert de la délégation soviétique, présente à l'attention de la session le rapport et le projet de décision — (CD/SES 17/20).

La décision concernant l'introduction de modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/23).

Le Président propose un intervalle jusqu'à 16 heures

(Après l'intervalle)

La session passe à l'examen du point 10 de l'ordre du jour "Adoption du plan de travail de la Commission pour 1959".

Le Président propose de discuter le projet du plan de travail (CD/SES 17/25) point par point, en y apportant, le cas échéant, des amendements et des compléments.

Aucune observation n'a été faite sur le point 1.

M. Paunović (Yougoslavie) propose au point 2 du projet d'ajouter après les mots "... de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube" les termes "ainsi qu'aux travaux des autres organisations internationales s'occupant des questions de la navigation intérieure".

Il n'y a pas d'observation aux points 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

M. Paunović (Yougoslavie) propose de préciser le point 10 et d'ajouter après les mots "... une information à la XVIII^e session" les termes "en tenant compte de la pollution des eaux par la navigation".

M. Hlava (Tchécoslovaquie), soulignant l'importance vitale de la lutte contre la pollution des eaux, évoque brièvement les mesures appliquées

dans ce domaine en Tchécoslovaquie et les lois correspondantes adoptées, dont les textes peuvent être mis à la disposition de l'appareil de la Commission.

Le Président prie M. Hlava d'argumenter la proposition faite au point 11 par la délégation tchécoslovaque, à savoir d'inclure dans le plan de travail la question concernant la préparation de propositions de modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.

M. Hlava (Tchécoslovaquie) dit que le problème général de l'unification du régime douanier a été étudié en détail par les organismes compétents des pays de démocratie populaire et, en outre, examiné en mars 1957 à la conférence spéciale de ces pays, qui a élaboré un projet correspondant. Le nouveau projet concernant le régime douanier propose entre autres un régime uniforme de plombage de la marchandise en cas de transit des bâtiments, c'est-à-dire la reconnaissance mutuelle des plombs douaniers ce qui permettrait de restreindre au minimum les formalités douanières en navigation internationale intérieure, étant donné qu'un seul plomb suffirait pour tout le parcours du fleuve. Un tel système est déjà appliqué sur quelques fleuves. La délégation tchécoslovaque propose d'étudier cette question et de l'examiner à la prochaine réunion des experts des États danubiens.

Faisant suite à ce qui précède, la délégation tchécoslovaque propose de formuler le point 11 du projet en remplaçant le mot "Préparer" par les termes "Rassembler et étudier".

M. Kapikraïan (Union Soviétique) note que la question de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube a été examinée en 1953 par la VIII^{ème} session de la Commission du Danube.

Plusieurs années s'étant écoulées depuis, il semble justifié et opportun d'inclure dans le plan de travail pour 1959 l'étude de la possibilité de modifier les Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification de la surveillance douanière sur le Danube, proposée par la délégation tchécoslovaque. Par une étroite collaboration entre tous les États membres de la Commission du Danube, il sera possible d'apporter aux Dispositions fondamentales nombre d'amendements qui amélioreront et simplifieront la visite douanière, contribuant ainsi à accélérer le mouvement des bâtiments.

M. Paunović (Yougoslavie) soutient la proposition de la délégation tchécoslovaque estimant opportun d'étudier la question concernant la modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification de la surveillance douanière sur le Danube.

Les points 12, 13 et 14 sont adoptés sans modification.

M. Paunović (Yougoslavie) propose au point 15 de ne pas limiter les questions qui seront examinées à la réunion du groupe d'experts et de considérer l'ordre du jour de la réunion comme étant provisoire.

Les représentants n'ont pas d'observations aux points 16, 17, 18 et 19.

M. Semencescu (Roumanie) apporte un amendement au point 20 du projet en proposant de ne pas indiquer de date précise pour la présentation des documents à l'appareil de la Commission et de remplacer les termes "jusqu'au 1^{er} juin 1959" par "dans le délai le plus bref".

M. Halatcheff, Directeur de l'appareil de la Commission, exprime le désir que la documentation soit mise à la disposition de l'appareil dans une des langues officielles de la Commission, comme prévu dans les Règles de procédure.

M. Kapikraïan (Union Soviétique), notant l'importance et l'urgence de la préparation du Recueil des lois, formule le désir de la délégation soviétique, à savoir, d'accélérer pour autant que possible l'envoi de la documentation nécessaire à l'appareil de la Commission afin que le Recueil des lois en vigueur dans les Etats danubiens en matière de navigation puisse être publié dans le plus bref délai.

M. Puja (Hongrie) soutient le désir des délégués de donner à l'appareil la possibilité de réaliser la publication du Recueil des lois.

M. Paunović (Yougoslavie), partageant l'opinion de la délégation roumaine d'exclure du texte la mention de la date précise de l'envoi de la documentation à l'appareil, souligne l'importance de la question examinée.

Le point 20 du projet du plan de travail est adopté avec l'amendement de la délégation roumaine.

M. Kapikraïan (Union Soviétique), prenant la parole au sujet du point 21, prie d'accélérer autant que possible l'envoi des procès-verbaux des sessions aux représentants des Etats danubiens.

Il n'y a pas d'observations aux points 22 et 23 du projet.

M. Paunović (Yougoslavie) exprime, quant au point 24, le désir de ne pas limiter les questions qui seront examinées à la réunion du groupe d'experts, tout comme au point 15.

Le point 25 est adopté sans modification.

M. Staïkov (Bulgarie), se référant à l'intervention de la délégation bulgare au point 1 de l'ordre du jour, propose au point 26 de compléter le sous-point *f*) de manière à faire refléter la proposition de la délégation bulgare en ce qui concerne la participation de la Commission du Danube aux travaux de la Commission des transports du COMECON, créée l'année dernière.

M. Štekl, président de la Commission du Danube, s'associe à l'observation de *M. Staïkov* et se réfère à l'entretien qu'il a eu avec le Secrétaire de la Commission, *M. Sergueiev*, qui a exprimé l'espoir que les représentants de la Commission du Danube seront invités à la prochaine réunion de la Commission et propose de compléter le point 26/*f*) par les mots "... et de la navigation danubienne".

M. Paunović (Yougoslavie), exprimant son accord avec le complément proposé par la délégation bulgare au sous-point *f*), propose de préciser le sous-point *e*) en le rédigeant comme suit : "des groupes d'experts formés ou qui seront formés auprès de la CEE de l'ONU pour l'examen des questions relevant de la navigation intérieure (réseau unifié des voies navigables en Europe, nouvelles méthodes de gouverne etc.)", étant donné qu'à l'heure actuelle des groupes d'experts auprès de la CEE n'ont pas encore été formés pour toutes les questions énumérées.

M. Cuperus (Commission Economique pour l'Europe) soutient les explications données par *M. Paunović*, estimant qu'il serait utile que des représentants de la Commission du Danube participent aux travaux du groupe chargé de l'étude du transport de marchandises dangereuses (matières explosives et inflammables).

Le groupe de travail se réunira de nouveau à la fin de septembre prochain pour examiner le projet établi.

Le *Président* demande que l'appareil rédige le texte définitif du point 27 conformément au document déjà adopté sur ce problème — (CD/SES 17/32).

Le point 28 est adopté sans modification.

La parole est à *M. Paunović* (Yougoslavie). Au cours des sessions passées, dit *M. Paunović*, la pratique adoptée était celle de la présentation par chaque délégation d'informations au sujet de l'état du chenal sur leur secteur du Danube. A la session actuelle, de telles informations n'ont pas été présentées. A ce sujet, la délégation yougoslave juge qu'il serait utile de charger l'appareil de la Commission d'élaborer un schéma d'après lequel seraient recueillies auprès des Etats danubiens et présentées sous forme d'information aux sessions de la Commission du Danube les données au sujet de l'entretien du chenal.

Comme suite à ce qui précède, la délégation yougoslave propose d'inclure dans le plan de travail pour 1959 un nouveau point rédigé comme suit : "Elaborer le schéma pour le rassemblement de données sur l'entretien du chenal du Danube et, après son examen à la réunion du groupe d'experts, le présenter à l'approbation de la XVIII^e session. A partir de 1959, recueillir ces données auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales d'après le schéma mentionné et les présenter sous forme d'information aux sessions ordinaires de la Commission du Danube".

Le *Président* propose d'inclure ce nouveau point, qui n'a pas rencontré d'objection, comme point 4 du plan de travail, en modifiant en conséquence l'ordre numérique des autres points.

Le plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 est adopté à l'unanimité — (CD/SES 17/31).

La session passe à l'examen du point 11 de l'ordre du jour, "Approbation du budget de la Commission du Danube pour 1959".

M. Štekl prie *M. Paunović*, président du groupe de travail pour les questions financières, de présenter le rapport du groupe de travail — (CD/SES 17/19).

Le groupe de travail, dit *M. Paunović*, a examiné et approuvé le projet du budget de la Commission pour 1959, établi conformément aux tâches prévues pour l'année en cours. Lors de l'établissement du rapport il a été tenu compte de toutes les observations et de tous les désirs exprimés par les membres des délégations.

M. Hlava (Tchécoslovaquie) exprime la satisfaction de sa délégation en ce qui concerne la réduction de dépenses de 176 000 forints que prévoit le projet de budget pour 1959 par rapport à celui de l'année précédente et soutient le rapport du groupe de travail.

Le projet de décision proposé par le groupe de travail est mis au vote.

La décision concernant le projet du budget de la Commission du Danube pour 1959 est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/26).

La session passe à l'examen du point 12 de l'ordre du jour, "Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVIII^e session de la Commission du Danube".

M. Paunović (Yougoslavie) prie d'inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation, après le point *e*), le complément apporté par la délégation yougoslave au projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959, en le rédigeant comme suit : "Projet du schéma pour le rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube et, conformément à ce schéma, information de l'appareil de la Commission".

L'ordre du jour à titre d'orientation est adopté à l'unanimité — (CD/SES 17/27).

La session passe au point 13 de l'ordre du jour "Divers".

M. Puja (Hongrie) dit que le gouvernement hongrois ayant rappelé le citoyen de la République Populaire Hongroise, *M. Csák*, chef de la section administrative et d'intendance par suite de sa nomination à un autre poste, la délégation hongroise demande que la session confirme la libération de *M. Csák* et nomme à ce poste *M. Hlatky*, citoyen de la République Populaire Hongroise.

M. Hlatky a travaillé dans l'appareil de la Commission comme intendant pendant presque 4 ans, accomplissant consciencieusement toutes les tâches dont il a été chargé. La délégation hongroise estime que *M. Hlatky* pourra, à l'avenir aussi, remplir les tâches qui lui seront confiées en tant que chef de la section administrative et d'intendance. *M. Hlatky* parle le russe, l'anglais et l'allemand.

La décision concernant la nomination du chef de la section administrative et d'intendance de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité — (CD/SES 17/29).

L'ordre du jour de la XVII^e session de la Commission du Danube étant épuisé, *M. Štekl*, résumant le travail accompli, estime qu'en général l'activité de la session a été positive et note que l'élimination de certaines lacunes, mentionnées aux réunions des groupes de travail lors de l'examen des questions élaborées par l'appareil, aurait contribué à la réalisation de résultats encore plus parfaits.

La XVII^e session de la Commission du Danube a confirmé la justesse de la décision adoptée à la session précédente au sujet de l'examen préalable des questions d'ordre technique et juridique par des groupes d'experts des Etats danubiens, donnant aux séances plénières et aux groupes de travail la possibilité de concentrer leur attention sur l'examen des questions de principe.

M. Štekl souligne l'importance de l'élaboration des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydro-techniques sur le Danube qui, après leur adoption, serviront de base au développement en perspective des conditions de navigation sur le Danube dans le cadre de la réalisation de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube et lors de la construction des ouvrages hydrotechniques.

Les décisions adoptées au sujet de l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube et de l'unification des documents de bord contribueront, sans aucun doute, à l'amélioration de la situation dans ce domaine.

La coopération entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU dans les questions mentionnées aura incon-

testablement une influence fructueuse sur l'élaboration des problèmes relevant de la navigation.

Les informations présentées par l'appareil au sujet de la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, sur l'élaboration par l'appareil des questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement, sur l'étude par l'appareil de questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures et sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube ont constitué la base concrète des tâches posées devant l'appareil au cours de cette année et ont été reflétées dans le plan de travail de la Commission pour 1959. Le plan de travail adopté contient des tâches concrètes et importantes, dont l'ampleur dépasse de loin celle de l'année précédente.

M. Štekl exprime sa certitude que, tout comme dans le passé, et avec le concours des organismes compétents des Etats danubiens, l'appareil de la Commission accomplira avec succès toutes les tâches qui lui ont été confiées.

En conclusion, le Président remercie tous les représentants et les membres des délégations, les experts des ministères des Transports de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne, les observateurs de l'Administration fluviale des Portes de Fer et de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU ainsi que le Directeur de l'appareil, ses adjoints et tous les fonctionnaires qui, par leur activité, ont contribué au déroulement fructueux de la session. Souhaitant à tous les présents du succès dans leur travail, M. Štekl déclare clôturée la XVII^e session de la Commission du Danube.

Le Président
de la Commission du Danube
Signé : K. ŠTEKL

Le Secrétaire
de la Commission du Danube
Signé : I. RAB

ANNEXES

I
R A P P O R T S

RAPPORT

du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1958

Au cours de l'année 1958, le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube ont été guidés dans leur activité par le plan de travail adopté à la XVI^e session en janvier 1958. Conformément à ce plan, les travaux effectués en 1958 sont les suivants :

Point 1: "En vue de la préparation du matériel nécessaire à l'élaboration du plan des grands travaux sur le Danube, il incombe à l'appareil de la Commission, en 1958, de :

a) élaborer le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal 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 du 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."

Ce point du plan de travail se rapporte aux tâches découlant des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube dans le domaine de l'établissement, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et les Administrations fluviales, du plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation (article 8/b de la Convention).

L'utilité de résoudre ce problème en trois étapes a été établie au cours des sessions précédentes de la Commission. Ces étapes sont les suivantes :

1. Etablissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Cette question a été résolue à la XIV^e session qui a adopté des Recommandations à ce sujet, les a éditées et diffusées aux Etats danubiens en 1957.

2. Etablissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

Il appartient à la session présente de résoudre cette question.

3. Etablissement d'un plan général de perspective des grands travaux sur le Danube, dont l'élaboration est prévue après achèvement de l'étude des questions concernant les régimes des glaces et des seuils du Danube.

litt. a) Comme il est connu, l'appareil de la Commission a dressé et présenté à la XVI^e session l'avant-projet de Recommandations relatives à la détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

Tenant compte des propositions faites par le Groupe de travail au cours de l'examen de cet avant-projet, l'appareil de la Commission a recueilli auprès des Etats danubiens les données nécessaires sur la base desquelles il a établi, en septembre 1958, et diffusé à tous les Etats danubiens le nouveau projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube. Ce projet a été discuté à la réunion du Groupe d'experts des Etats danubiens convoquée pour le 14 octobre 1958, conformément au point 3 du plan de travail de la Commission du Danube.

Guidé par les observations et les propositions exprimées à ladite réunion, l'appareil a révisé le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, présenté à l'examen de cette session conformément à son ordre du jour à titre d'orientation (point 1/c).

litt. b) L'appareil de la Commission a préparé en 1957 le Rapport préliminaire sur le régime des glaces du Danube du secteur Devin—Sulina et l'a présenté à l'examen de la XV^e session de la Commission.

Conformément à la décision de la session susmentionnée, l'appareil de la Commission a poursuivi, en 1958, l'étude de cette question et a établi le Rapport définitif sur le régime des glaces du Danube.

Ce Rapport comprend 4 parties :

1. Caractéristiques du régime des glaces du Danube sur le secteur du port d'Engelhartzell au port de Sulina (km 2200—0).
2. Relation entre le régime des glaces et le régime des températures de l'air sur le parcours navigable du Danube du port de Devin au port de Sulina (km 1880—0).
3. Relation entre le régime des glaces du Danube et les conditions géomorphologiques du lit sur le secteur Adony—Ilok (km 1600—1300).
4. Méthodes proposées dans la lutte contre les glaces et résultats prévus.

Le Rapport sera de 250 pages environ et aura en annexe 14 tableaux et 20 figures.

L'information sur les résultats de l'étude scientifique des questions du régime des glaces du Danube sera présentée à la présente session conformément à son ordre du jour à titre d'orientation (point 1/h).

litt. c) Afin d'exécuter la tâche dont il a été chargé, l'appareil de la Commission s'est adressé, au début de l'année courante, aux organismes compé-

tents des Etats danubiens pour leur demander de lui fournir les données nécessaires caractérisant le régime des seuils du Danube d'après la situation en 1957 (les données pour la période 1946—1956 étaient déjà à la disposition de l'appareil).

Sur la base de la documentation complémentaire reçue, l'appareil a terminé en grande partie le dépouillement des données statistiques caractérisant le régime des seuils sur le parcours navigable du Danube de Devín (km 1880) à Sulina (km 0) pour la période 1946—1957. Par la suite, l'appareil a entrepris l'étude de la possibilité d'établir la classification génétique des seuils ainsi que de les classer d'après leur tendance à modification. Au cours de l'étude de ladite question, il a été constaté qu'il serait nécessaire d'appliquer dans la classification des seuils la méthode employée par les Etats danubiens. A cette fin, l'appareil de la Commission s'est adressé, en septembre 1958, aux organismes compétents des Etats danubiens leur demandant de lui faire parvenir la documentation sur les méthodes appliquées dans leur pays.

Au cours de la réunion des experts des Etats danubiens, tenue en octobre 1958, l'appareil de la Commission les a informé sur les travaux en cours dans le domaine du régime des seuils du Danube. Lors de l'examen du problème, les experts ont exprimé de nombreuses et importantes propositions précisant la direction générale dans laquelle devrait se dérouler l'étude du régime des seuils du Danube (voir doc. GE/58-2), ce dont l'appareil a tenu compte dans son travail.

Point 2: "Participer, dans les questions relatives à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, aux travaux de la Commission du COMECON s'occupant de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube et, en liaison avec ceci, entamer l'élaboration des questions portant sur :

a) l'utilité de l'ordre de succession de la réalisation des ouvrages nautiques, la possibilité de la construction des écluses et leurs gabarits ;

b) le volume actuel du trafic-marchandises sur le Danube et les perspectives de son développement, compte tenu de la liaison éventuelle du Danube à d'autres bassins ;

c) les exigences de la navigation qu'il faut chercher à satisfaire dans les diverses étapes de la réalisation du schéma et la longueur du parcours de la voie maritime à réaliser dans le schéma".

En 1958, les fonctionnaires de l'appareil de la Commission ont participé à trois réunions de la Commission du COMECON tenues à Bucarest, Prague et Budapest.

Une information sur la participation aux dites réunions sera présentée à la session conformément au point 1/f de son ordre du jour à titre d'orientation.

Les questions indiquées aux points a), b) et c) ont été résolues par l'appareil de la Commission comme suit :

lit. a) Le schéma préliminaire de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube prévoit la construction de 10 barrages en aval de Devín.

Sur cette section du fleuve, les endroits les plus défavorables à la navigation se trouvent entre Rajka et Gönyü (km 1850—1791) et aux Portes de Fer (km 1048—931). Ainsi, il semble utile de canaliser en premier lieu ces deux sections.

Les États danubiens, de la compétence desquels relèvent ces questions (Tchécoslovaquie, Hongrie, Yougoslavie et Roumanie), étudient les questions liées à l'établissement des projets de construction de centrales hydro-électriques et d'ouvrages d'art afin d'obtenir de l'énergie électrique et améliorer les conditions de navigation. Après la canalisation de ces sections, les principaux obstacles à la navigation seront éliminés.

En ce qui concerne les gabarits des écluses, la solution de cette question sera examinée par la session lors de la discussion du projet de Recommandations relatives à la détermination des gabarits du chenal.

litt. b) Pour l'accomplissement de ce sous-point l'appareil de la Commission a dressé un formulaire qu'il a expédié à tous les États danubiens en mars 1958, d'après lequel il désirait recevoir des données sur le trafic du Danube prévisible pour les 15—20 ans à venir. Les données reçues d'après ce formulaire devaient servir de documentation dans l'élaboration du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

Jusqu'à présent des données à ce sujet sont parvenues de la part des organismes compétents hongrois et bulgares.

Dans leur réponse, quelques États danubiens ont signalé que vu l'absence de documentation, momentanément ils ne sont pas en mesure de fournir des précisions sur le trafic danubien en perspective.

litt. c) Les exigences de la navigation, qu'il faut chercher à satisfaire dans les diverses étapes de la réalisation du schéma, sont reflétées dans le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube qui seront, comme il a déjà été indiqué, examinées à cette session.

Point 3: "Convoquer en 1958 une réunion d'experts des États danubiens et d'autres États intéressés, afin de discuter les questions indiquées aux points 1/a et 2".

La réunion du groupe d'experts des États danubiens s'est déroulée du 14 au 22 octobre 1958.

La réunion a examiné le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube ainsi que l'avant-projet des propositions relatives à l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube.

En outre, sur la base des informations de l'appareil de la Commission, les experts ont eu un échange d'opinion sur l'unification des documents de bord des bâtiments naviguant sur le Danube, l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure, dont est chargé un Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU, et l'étude du régime des seuils du Danube.

Au cours de l'examen du projet de Recommandations, les experts ont exprimé nombre d'observations que l'appareil a pris en considération lors de l'établissement du projet présenté à cette session. Les experts sont convenus

sur l'établissement des gabarits suivants : profondeur et largeur du chenal, rayon minimum de courbure du chenal, largeur libre des passes navigables des ponts, hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve. En ce qui concerne la hauteur libre des passes navigables des ponts, la question sera de nouveau discutée à cette session, les experts n'étant pas arrivés à une opinion unanime à ce sujet, quant aux gabarits des écluses ils ont été proposés à titre d'orientation et figurent dans le projet de Recommandations.

Les propositions sur les autres questions de l'ordre du jour de la réunion sont traitées dans les points y relatifs de ce Rapport ainsi que dans le Rapport de la réunion diffusé aux Etats danubiens en novembre 1958 (voir doc. GE/58-2).

Il faut noter que la réunion des experts a largement et pratiquement contribué à la solution des tâches posées devant la Commission.

Point 4: "Publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956 et préparer la publication de l'Annuaire pour 1957".

L'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956 a été dressé d'après le nouveau schéma établi par l'appareil de la Commission et approuvé par les organismes compétents des Etats danubiens. Selon ce schéma l'Annuaire a été complété par les données hydrométéorologiques d'après les stations hydro-métriques principales du Haut-Danube (Regensburg, Hofkirchen, Engelhartszell, Linz, Stein-Krems et Wien-Reichsbrücke) et de son affluent l'Inn (station hydrométrique Schärding). Les niveaux et les débits d'eau caractéristiques pour une longue période, ainsi que leurs graphiques ne figurent pas dans l'Annuaire, car les données classifiées pour une longue période (1901—1952) se trouvent dans l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube publié antérieurement par la Commission.

L'Annuaire hydrologique du Danube pour 1956 est paru en 340 exemplaires et a été diffusé en décembre 1958 aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales.

L'Annuaire hydrologique pour 1957, élaboré sur le même schéma, est terminé et sa publication est prévue pour 1959.

Point 5: "Après réception de la documentation, entreprendre la réédition des cartes des différents secteurs du Danube, compte tenu de l'état actuel du chenal sur ces secteurs."

L'appareil de la Commission a dressé les cartes de pilotage pour le secteur du Danube du port de Regensburg (km 2379) à l'écluse Kachlet (km 2230,5) selon la documentation cartographique reçue des organismes compétents allemands mise au point d'après la situation au 1^{er} avril 1958 ; ces cartes ont été remises à l'imprimerie. L'introduction, les signes conventionnels et autres inscriptions figurent dans les langues officielles de la Commission. Les noms des localités et autres éléments géographiques ont été indiqués dans l'orthographe allemande. Les cartes sont actuellement sous impression et la première épreuve a été reçue pour vérification. Les cartes de pilotage paraîtront en 2000 exemplaires.

Point 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 y relatives dans le Routier du Danube déjà publié”.

Accomplissant cette tâche, l’appareil de la Commission a établi et, au début de l’année courante, diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales un schéma d’après lequel il désirait recevoir la documentation sur la position actuelle du chenal du Danube ainsi que sur les éléments nautiques qui s’y trouvent.

L’appareil de la Commission est actuellement en possession de données reçues de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l’Union Soviétique. L’appareil pourra procéder à l’établissement de ladite description dès qu’il aura en main la documentation des autres Etats danubiens.

Etant donné que sur la majeure partie du parcours navigable du Danube la direction du chenal et la position des éléments nautiques subissent des modifications, l’appareil pourrait apporter une aide pratique à la navigation au cas où il serait en mesure d’établir et de publier en 1959 la description du chenal par secteur, description qui serait un complément aux Routiers du Danube publiés antérieurement.

Point 7: “Continuer l’établissement et l’envoi aux Etats danubiens des bulletins hydrologiques mensuels et des prévisions mensuelles des niveaux d’eau, ces dernières par télégramme”.

Au cours de la période examinée, l’appareil a continué à dresser régulièrement les bulletins hydrologiques mensuels et les prévisions mensuelles des niveaux sur le Danube diffusés aux Etats danubiens par lettres et par télégrammes. Pour des raisons d’ordre pratique, en 1958 l’appareil de la Commission n’a pas inclus dans les bulletins hydrologiques mensuels les données sur les prévisions des niveaux d’eau sur le Danube, celles-ci étant communiquées aux Etats danubiens par télégramme. Le nombre des stations hydrométriques d’après lesquelles figurent dans le bulletin les sommes mensuelles des précipitations et la température de l’eau a été complété, en accord avec les experts de la République d’Autriche et de la République Fédérale d’Allemagne, par des stations hydrométriques situées sur le Haut-Danube et sur ses affluents.

Point 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 une information à diffuser aux Etats danubiens jusqu’en juillet 1958”.

Afin d’exécuter ladite tâche, l’appareil de la Commission a recueilli auprès des Etats danubiens la documentation caractérisant la disposition du réseau des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube ainsi que le programme des observations qui y sont effectuées. Les résultats de l’analyse de la documentation collectée ont été exposés dans l’information diffusée aux Etats danubiens en juillet 1958. Dans cette information le nombre des stations et postes hydrométéorologiques, leur position d’après les zones

d'altitude ainsi que les programmes d'observations ont été indiqués par sections du bassin du Danube. En outre, l'information contient des données au sujet de la disposition des stations hydrométriques sur le Danube et sur ses principaux affluents.

L'analyse de la documentation, obtenue au sujet de la question donnée, indique que par suite du manque d'un nombre de données il semble impossible d'établir actuellement des déductions sur l'utilité d'élargir le réseau des stations et des postes hydrométéorologiques sur le Danube ainsi que d'élaborer un programme d'observations unifié.

L'appareil estime que ce problème mérite d'être encore étudié et de ce fait il se propose de poursuivre le recueil et l'étude de la documentation nécessaire. Il projette en outre de faire à ce sujet une information à la XVIII^e session de la Commission du Danube.

Point 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) et rééditer les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube".

litt. a) Un Album a été établi sur la base de la documentation reçue par l'appareil de la Commission de la part des Etats danubiens au sujet des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube du port de Regensburg (km 2379) au port de Sulina (km 0) d'après la situation en 1958.

L'Album est constitué par des textes indiquant la disposition, les gabarits, la capacité, le degré de protection contre les glaces, les moyens de communication etc. des hivernages et des abris d'hiver provisoires ainsi que par des schémas y relatifs.

Dans les annexes figurent les tarifs établis par les Etats danubiens pour l'hivernage des bâtiments et le schéma général de la disposition des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube.

L'Album a été remis à l'imprimerie et paraîtra en 1500 exemplaires dans les langues officielles de la Commission.

litt. b) Les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube, adoptées à la XVI^e

session, ont paru en 250 exemplaires et ont été diffusées aux Etats danubiens et aux organisations intéressées en octobre 1958.

litt. c) Tenant compte des difficultés qui se sont présentées dans l'obtention des photographies des types de bâtiment, nécessaires pour la publication de l'Album, l'appareil de la Commission a proposé en 1958 de les remplacer par des schémas (coupe longitudinale et plan du bâtiment), en estimant toutefois qu'il serait utile de poursuivre le recueil de ces photographies en vue d'une publication ultérieure de l'Album.

La majorité des Etats danubiens a fourni les données caractéristiques principales sur les types de bâtiment. La Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie et l'Union Soviétique ont envoyé également les schémas de ces types de bateau qui ont été préparés pour édition. Après avoir reçu les schémas de la part des autres Etats danubiens, l'appareil de la Commission pourra publier en 1959 l'Album des types de bâtiment.

litt. d) Lors de la préparation de la publication du Recueil des accords et traités en vigueur, conclus entre les Etats danubiens et les organisations correspondantes au sujet de la navigation sur le Danube, l'appareil de la Commission n'ayant pas eu la possibilité de traduire la documentation reçue des Etats danubiens en langues non officielles de la Commission du Danube, a été obligé de le faire en dehors de la Commission afin de pouvoir établir le texte français du Recueil. Les traductions sont actuellement presque terminées et lorsque toute la documentation aura été traduite en russe le Recueil pourra être publié en 1959. Avant sa publication l'appareil a l'intention d'envoyer le Recueil aux Etats danubiens pour vérification et introduction éventuelle de modifications ou de compléments.

litt. e) Au début de l'année courante, l'appareil de la Commission a préparé la publication de l'Indicateur du Danube du port de Regensburg (km 2379) au port de Sulina (km 0) en langue française.

Au cours de ce travail quelques modifications y ont été apportées sur la base des données reçues par l'appareil de la Commission de la part des Etats danubiens caractérisant l'état de certains éléments nautiques du fleuve d'après la situation en 1958.

L'Indicateur kilométrique du Danube a été édité en langue française en 1500 exemplaires.

litt. f) Les Règles de procédure de la Commission du Danube ont été rééditées en 270 exemplaires avec les compléments adoptés par la XVI^e session et ont été expédiées aux représentants des Etats membres de la Commission en mai 1958.

litt. g) Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été rééditées et sont parues en 240 exemplaires. Elles ont été envoyées aux représentants en juin 1958. La nouvelle édition des Dispositions fondamentales comprend les compléments sur la signalisation des convois poussés, la nouvelle rédaction de quelques articles, établie conformément à la décision de la XI^e session, ainsi que les annexes sur les feux et signaux des bâtiments naviguant sur le Danube.

Point 10: “Editer le Bulletin sur le trafic-marchandises sur le Danube en 1950—1955 en indiquant les données pour 1946 et préparer l'édition du Bulletin sur le trafic-marchandises sur le Danube en 1956 et 1957”.

Accomplissant ce point du plan de travail l'appareil de la Commission a publié sur ronéo, d'après les données reçues des Etats danubiens et de l'Administration fluviale du Bas-Danube ainsi que de l'Administration fluviale des Portes de Fer, le Bulletin statistique de la Commission du Danube (trafic sur le Danube en 1950—1955) et l'a diffusé en décembre 1958.

Le Bulletin comprend cinq chapitres, à savoir : le trafic général sur le Danube, le trafic des ports principaux du Danube par pays, le trafic sur le Danube par pays de destination et d'expédition, le trafic dans le canal de Sulina et sur le secteur des Portes de Fer. Les données statistiques par année et par pays figurent dans le Bulletin sous forme de tableaux et de graphiques.

Selon la documentation reçue, les données de quelques pays pour 1946 ont été remplacées dans le Bulletin par les données de 1947 ou 1949.

En ce qui concerne les données sur le trafic en 1956—1957, celles-ci sont en voie d'établissement et paraîtront en 1959.

Il faut noter qu'afin d'éviter des inexactitudes, il serait désirable que les Etats danubiens fournissent à l'avenir les données sur le trafic sur le Danube d'après le formulaire élaboré par l'appareil de la Commission.

Point 11: “Participer aux inspections des secteurs du Danube effectuées par les organismes compétents des Etats danubiens”.

De telles inspections n'ayant pas eu lieu en 1958, l'appareil n'a pas eu à déployer d'activité en connexion avec ce point du plan de travail.

Point 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 sur :

- a) la responsabilité en cas d'abordage des bâtiments ;
- b) l'assistance prêtée aux bâtiments en cas d'avarie ;
- c) la limitation de la responsabilité du propriétaire du bâtiment”.

La réunion du Groupe d'experts chargé de l'étude de questions juridiques a été tenue du 15 au 20 septembre 1958. Les experts ont discuté les problèmes prévus dans le plan de travail ainsi que la question du contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.

Les projets de conventions établis par le Groupe de travail du droit fluvial de la CEE de l'ONU, conventions élaborées sous forme d'avant-projets par l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome, ont servi de base à la discussion des problèmes figurant à l'ordre du jour.

Les experts ont échangé leurs opinions sur les projets desdites conventions du point de vue de l'applicabilité de leurs dispositions de principe dans la navigation danubienne et de leur conformité à la législation des Etats membres

de la Commission. Par la même occasion, il a été noté que quoique certains principes desdits projets de conventions (par exemple la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux) ne soient pas appliqués dans ces pays, leur introduction pourrait toutefois être utile. D'autre part, les experts ont indiqué les dispositions de principe inacceptables pour les Etats membres de la Commission. Un rapport détaillé sur la réunion des experts chargés des questions juridiques a été envoyé aux représentants en septembre 1958 (doc. GE/58-1).

La réunion des experts a prêté une aide sérieuse à la participation des Etats membres de la Commission à l'élaboration desdites conventions. Elle a permis aux experts d'effectuer une étude plus approfondie de la législation des Etats danubiens dans ce domaine et a indiqué l'utilité de tenir à l'avenir de telles réunions.

Point 13: "Dresser le projet préliminaire des propositions concernant l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube et entreprendre l'élaboration des propositions au sujet de l'unification des documents de bord. Convoquer une réunion des experts des Etats danubiens pour la discussion des questions mentionnées".

En accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a recueilli auprès des Etats danubiens les données sur les dispositions en vigueur dans ces pays concernant les marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube. Sur la base de la documentation collectée et tenant compte des dispositions principales du projet de Recommandations relatives à l'unification des marques d'identification des bâtiments en navigation intérieure, élaborées par un Groupe d'experts auprès de la CEE, l'appareil de la Commission a dressé l'avant-projet de propositions à ce sujet, examiné à la réunion du groupe d'experts des Etats danubiens en octobre 1958.

Au cours de la discussion sur le fond du projet de propositions, les experts ont constaté que les dispositions qui y sont prévues sont applicables du point de vue de la pratique introduite sur le Danube.

Se prononçant sur le projet en général, les experts ont signalé qu'il serait désirable que seuls les principes fondamentaux concernant le nombre et la disposition des marques d'identification nécessaires pour la navigation internationale y soient reflétés.

Afin d'élaborer des propositions sur l'unification des documents de bord pour les bateaux naviguant sur le Danube, l'appareil de la Commission a rassemblé auprès des Etats danubiens les documents de bord en vigueur et a présenté à la réunion des experts susmentionnée une information à ce sujet.

Au cours de leur échange de vues les experts ont estimé qu'il serait utile d'établir une attestation de bateau unifiée qui réunirait dans la navigation internationale les documents 1, 2, 5, 8 et 10 indiqués à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sans unifier toutefois les autres documents de bord.

Une analyse des documents de bord collectés, en vigueur dans les Etats danubiens, ainsi que les principes de leur unification seront présentés à la

session dans l'information de l'appareil de la Commission, conformément au point 1/d de son ordre du jour à titre d'orientation.

Point 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 de la construction d'ouvrages hydrotechniques ainsi que du système unifié des signaux, qui sera adopté pour les voies navigables internationales, et présenter à la XVII^e session de la Commission du Danube une information à ce sujet".

Accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a entrepris, au cours de la période examinée, l'établissement des propositions susmentionnées.

Une information sur l'état d'élaboration des propositions à ce sujet est présentée à cette session conformément au point 1/e de son ordre du jour à titre d'orientation.

Point 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 danubienne et pour l'activité de la Commission du Danube".

Dès le début de l'année, les fonctionnaires de l'appareil ont été chargés, suivant leur spécialité et leur connaissance des langues étrangères, d'établir régulièrement la bibliographie du matériel paraissant dans les publications reçues par la Commission au sujet des questions présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne et l'activité de la Commission du Danube.

Les annotations dressées dans les langues officielles de la Commission ont été classées.

Point 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 voies navigables de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU ;
- b) du Groupe de travail du droit fluvial de la CEE de l'ONU pour le projet de convention sur la responsabilité en cas d'abordage et le projet de convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure ;
- c) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure ;
- d) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé dans les questions de la navigation intérieure".

Au cours de 1958, les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube ont participé aux travaux des organismes susmentionnés ainsi qu'aux travaux du Groupe d'experts pour les questions de statistiques auprès de la CEE de l'ONU, des réunions de la Commission du COMECON pour l'exploitation des ressources hydrauliques du Danube, de la Conférence des directeurs des sociétés de navigation danubienne, de l'Organisation Météorologique Mondiale et des réunions de la Commission Technique Mixte Hungaro-Tchécoslovaque.

Grâce à cette participation les relations avec les organisations internationales, s'occupant directement des problèmes de navigation intérieure, et avec les organisations, dont l'activité est liée à ces questions, se sont élargies et renforcées.

Des rapports détaillés sur la participation des fonctionnaires de l'appareil de la Commission aux travaux des organisations et réunions internationales ont été envoyés aux représentants.

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 :

1. le dessinateur V. G. Vassiliev, citoyen de la République Populaire de Bulgarie (le 1^{er} janvier 1958) ;
2. l'ingénieur en chef hydrotechnique S. Horváth, citoyen de la République Populaire Hongroise (le 22 mai 1958) ;
3. le comptable Gy. Elek, citoyen de la République Populaire Hongroise (le 1^{er} juin 1958) ;
4. le chef de la Section administrative et d'intendance E. Csák, citoyen de la République Populaire Hongroise (le 1^{er} octobre 1958) ;
5. le statisticien V. Papić, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (le 25 octobre 1958) ;
6. le caissier D. Majstorović, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (le 19 novembre 1958).

Au cours de cette période, les fonctionnaires suivants ont été délégués à l'appareil :

1. le dessinateur N. I. Stoianov, citoyen de la République Populaire de Bulgarie (le 1^{er} janvier 1958) ;
2. l'ingénieur en chef hydrotechnique K. Tóry, citoyen de la République Populaire Hongroise (le 22 mai 1958) ;
3. le chef de la Section administrative et d'intendance B. Hlatky, citoyen, de la République Populaire Hongroise (le 1^{er} octobre 1958). B. Hlatky a été transféré du poste d'intendant de l'immeuble. Il appartient à la session d'approuver sa nomination ;
4. l'intendant de l'immeuble M. Hámor, citoyenne de la République Populaire Hongroise (le 1^{er} octobre 1958) ;

5. le caissier M. Ribner, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (le 16 octobre 1958) ;
6. le statisticien Ž. Jović, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie (le 29 novembre 1958).

Conformément au tableau du personnel en vigueur, approuvé par la IX^e session de la Commission du Danube, 25 des 33 postes du tableau sont occupés, dont 11 des 16 postes du Secrétariat et 13 des 16 postes des Services.

Du point de vue de la citoyenneté, l'appareil a été recruté comme suit :

| | |
|--|-------------|
| citoyens de la RPB | 3 personnes |
| citoyens de la RPH | 8 personnes |
| citoyens de la RPR | 3 personnes |
| citoyens de la République Tchèqueoslovaque | 4 personnes |
| citoyens de l'URSS | 3 personnes |
| citoyens de la RPFY | 4 personnes |

En outre 10 employés non-inscrits au tableau du personnel, citoyens de la République Populaire Hongroise, travaillent dans l'appareil de la Commission.

Questions diverses

1. Conformément à la décision de la XVI^e session, un projet des modifications et compléments à apporter aux Règlements relatifs aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube a été élaboré et diffusé à tous les représentants en juillet 1958. Dans ce travail l'appareil s'est basé sur les modifications survenues depuis que le Règlement a été approuvé ainsi que sur la pratique acquise depuis lors par l'application de ses dispositions.

2. Les procès-verbaux de la XVI^e session de la Commission du Danube ont été dressés et publiés.

3. La bibliothèque de la Commission a été enrichie par de nouveaux livres et publications techniques du domaine de la navigation intérieure.

Un échange de publications a été établi entre la Commission et divers instituts de recherches scientifiques des Etats danubiens s'occupant des problèmes de la navigation.

4. Des réparations ont été effectuées dans l'immeuble où siège la Commission et dans plusieurs logements de fonctionnaires.

Le rapport sur l'exécution du budget de la Commission, selon la situation au 1^{er} janvier 1959, est présenté séparément.

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 1^{er} janvier 1959

| | En forints | |
|--|------------|-----------|
| I. RECETTES | | |
| Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire pour 1958..... | 3 660 000 | |
| Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1959 | 123 006 | |
| <i>Autres revenus</i> | | |
| a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission | 20 214 | |
| b) Intérêts des comptes en banques | 6 299 | |
| Recette provenant de la vente de publications de la Commission | 4 294 | |
| Recette provenant de la vente d'objets d'inventaire | 42 107 | |
| Différence de cours..... | 632 | |
| | 3 856 552 | |
| II. DEPENSES | | |
| Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1958 | 3 680 569 | 3 680 569 |
| Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1959 | | 175 983 |
| a) Disponibilités en caisse | 5 560 | |
| b) Disponibilités en banques | 168 793 | |
| c) Magasin | 8 380 | |
| | 182 733 | |
| d) Crédoiteurs | 6 750 | |
| | 175 983 | |

| Articles | Titre | E n f o r i n t s | | | |
|----------|--|-------------------|----------------------|---------------------|----------------------|
| | | Sommes allouées | Montant des dépenses | Crédits disponibles | Excédent de dépenses |
| 1 | <i>Appointements</i> | 2 307 000 | 2 208 953 | 98 047 | |
| | a) Appointements de base..... | 1 630 000 | 1 578 622 | 51 378 | |
| | b) Augmentation pour connaissance de langues étrangères ... | 152 000 | 147 226 | 4 774 | |
| | c) Augmentation pour les années de service | 275 000 | 243 035 | 31 965 | |
| | d) Allocation pour enfants | 97 000 | 89 918 | 7 082 | |
| | e) Appointements du personnel non-inscrit au tableau | 153 000 | 150 152 | 2 848 | |
| 2 | <i>Charges sociales</i> | 31 000 | 29 269 | 1 731 | |
| | a) Assurances sur les salaires | 25 000 | 23 359 | 1 641 | |
| | b) Fonds culturel | 6 000 | 5 910 | 90 | |
| 3 | <i>Frais d'administration</i> | 540 000 | 528 163 | 11 837 | |
| | a) Fournitures de bureau | 15 000 | 14 716 | 284 | |
| | b) Frais d'imprimerie | 6 000 | 5 943 | 57 | |
| | c) Frais de poste, télégramme et téléphone..... | 61 000 | 53 836 | 7 164 | |
| | d) Location et entretien des immeubles | 298 000 | 297 951 | 49 | |
| | e) Réparation des immeubles ... | 73 000 | 68 965 | 4 035 | |
| | f) Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur | 3 300 | 3 258 | 42 | |
| | g) Entretien et réparation des automobiles | 70 000 | 69 794 | 206 | |
| | h) Assurance des biens..... | 13 700 | 13 700 | — | |
| 4 | <i>Dépenses occasionnées par les missions et déplacements des fonctionnaires</i> | 160 000 | 159 273 | 727 | |
| | a) Frais de voyage, allocations journalières et frais de logement | 90 000 | 78 045 | 11 955 | |
| | b) Frais de déplacement des fonctionnaires | 25 000 | 43 476 | | 18 476 |
| | c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé | 45 000 | 37 752 | 7 248 | |

| Articles | Titre | E n f o r i n t s | | | |
|----------|--|--------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | Sommes allouées | Montant des dépenses | Crédits disponi- bles | Excédent de dépenses |
| 5 | <i>Edition du matériel de la Commission</i> | 500 000 | 496 591 | 3 409 | |
| 6 | <i>Service et déroulement des sessions de la Commission</i> | 90 000 | 77 477 | 12 523 | |
| 7 | <i>Etude de langues étrangères</i> | — | — | — | — |
| 8 | <i>Achat de livres et de périodiques . . .</i> | 20 000 | 11 513 | 8 487 | |
| 9 | <i>Achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport</i> | 45 000 | 41 620 | 3 380 | |
| 10 | <i>Réparation des objets d'inventaire . .</i> | 20 000 | 19 403 | 597 | |
| 11 | <i>Service médical</i> | 17 000 | 16 370 | 630 | |
| 12 | <i>Dépenses diverses</i> | 94 000 | 91 937 | 2 063 | |
| | a) Paiement de subsides pour traitement médical et paiement de places dans des stations balnéo-climatiques | 80 000 | 78 968 | 1 032 | |
| | b) Frais de représentation primes et imprévus | 14 000 | 12 969 | 1 031 | |
| | Total .. | 3 824 000 | 3 680 569 | 143 431 | |

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

Le Chef comptable
Signé : I. AVRAMESCU

BILAN
au 1^{er} janvier 1959

| A C T I F | en forints | P A S S I F |
|---|------------|--|
| Caisse (4302,61 fts et 1181,80 zloty, 38,30 schil. autr., 30 frs. belges, 45 lei, 31 couronnes tch., 6,70 marks (RDA) équivalant à 1256,99 fts) | 5 559,60 | 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 XVI ^e session 3 783 006,30 |
| Caisse d'Epargne Nationale, Budapest, compte N° 250905 | 33 127,— | plus Autres revenus <u>73 545,45</u> |
| Banque Nationale de Hongrie, compte "clearing-dollars yougoslaves" ... | 1 996,32 | 3 856 551,75 moins Dépenses effectuées en 1958 3 680 569,22 |
| Banque Nationale de Hongrie, compte "dollars" 2090,32 | 24 610,20 | Solde transitoire au 1 ^{er} janvier 1958 175 982,53 |
| Banque d'Etat Tchécoslovaque, Prague, compte N° 249/18/158 | 4 438,42 | Crédoiteurs 6749,96 |
| Banque Nationale de la RPF de Yougoslavie, Belgrade, compte "clearing-dollars yougoslaves" N° 3110/399 | 104 621,36 | |
| Magasin | 8 379,59 | |
| | 182 732,49 | 182 732,49 |

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

Signé : K. HALATCHEFF

Le 31 décembre 1958.

Le Chef comptable

Signé : I. AVRAMESCU

NOTE EXPLICATIVE

au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1958

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1958 est présenté à la présente session conformément à l'article 46 des Règles de procédure.

Le budget de la Commission du Danube qui, conformément à l'article 10 de la Convention, se compose des annuités des Etats danubiens membres de la Commission versées à raison d'une somme égale par chaque Etat, a été approuvé à la XVI^e session de la Commission du Danube dans un montant de 3 824 000 Fts pour son chapitre des recettes et autant pour son chapitre des dépenses.

Chapitre des recettes du budget (en milliers de forints)

Le chapitre des recettes du budget était basé sur :

| | |
|--|--------|
| a) le solde transitoire des ressources non-utilisées du budget pour 1957 | 123,0 |
| b) les versements des Etats danubiens membres de la Commission, à raison de 610,0 m. de fts par Etat | 3660,0 |
| c) les autres recettes prévues | 41,0 |

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

| | |
|--|--------|
| — solde des ressources non utilisées du budget pour 1957 | 123,0 |
| — annuités des Etats danubiens versées conformément à la décision de la XVI ^e session | 3660,0 |
| — autres recettes | 73,5 |
| versement des fonctionnaires de l'appareil pour l'emploi des biens de la Commission dans leurs logements | 20,2 |
| intérêts des comptes en banque | 6,3 |
| recettes provenant de la vente de publications de la Commission | 4,3 |
| recettes provenant de la vente d'objets d'inventaire | 42,1 |
| différence de cours | 0,6 |
| Total | 3856,5 |

La somme de 32,5 m. de fts excédant le chapitre des recettes du budget approuvé par la XVI^e session et figurant au poste "autres recettes" provient en premier lieu de la vente de l'automobile ZIM et d'autres objets d'inventaire, ainsi que de la vente de publications de la Commission. Ces recettes n'ont pas été projetées dans le budget de la Commission.

La somme de 6,7 m. de fts figurant au poste "créditeurs" du bilan pour 1958 provient du surplus de l'annuité versée en 1958 par l'URSS. Conformément aux instructions du Représentant cette somme sera transférée au compte des annuités pour 1959.

Chapitre des dépenses du budget
(en milliers de forints)

| | |
|---|--------|
| Les dépenses à tous les articles du budget s'élevaient en | |
| 1958 à | 3680,6 |
| Solde transitoire du budget pour 1958 | 175,9 |

D'après la situation au 1^{er} janvier 1959, il y a dans le solde transitoire 2090,32 dollars et des petites sommes d'autres monnaies étrangères restées des missions.

Dépenses par articles :

Art. 1 — Appointements

| | |
|---------------|--------|
| Projeté | 2307,0 |
| Dépensé | 2209,0 |

Conformément à la décision de la XVI^e session les appointements ont été versés aux fonctionnaires de l'appareil en forints ; ces sommes correspondaient 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 conformément au Règlement relatif aux droits et obligations.

Au cours de l'exercice le comptable de l'appareil a été libéré de ses fonctions et ce poste n'a pas été réoccupé ; un poste de sténo-dactylo est resté libre. Toutefois, des dactylos ont travaillé provisoirement au cours de l'année dans l'appareil. Quatre fonctionnaires ont été rappelés et remplacés ; ceci est reflété au poste "Augmentation pour années de service".

Par suite de ces changements il y a à l'article "Appointements" un solde de 98,0 m. de fts.

Art. 2 — Charges sociales

| | |
|---------------|------|
| Projeté | 31,0 |
| Dépensé | 29,0 |

Les assurances pour le personnel non-inscrit au tableau et pour les employés temporaires ont été payées à cet article conformément à la législation locale.

Art. 3 — Frais d'administration

| | |
|---------------|-------|
| Projeté | 540,0 |
| Dépensé | 528,2 |

Les sommes dépensées à la plupart des postes de cet article correspondent, en général, à celles qui ont été approuvées.

Au poste 3/d "Location et entretien des immeubles" une compensation partielle de loyer a été versée aux fonctionnaires ; cette somme s'élève en moyenne à 4,7 m. de fts par mois. Au poste 3/c "Frais de poste, télégramme et téléphone" il y a un solde de 7,1 m. de fts provenant de la diminution des frais de conversation avec l'étranger.

Au poste 3/c "Réparation des immeubles" il y a un solde de 4,0 m. de fts. Les réparations principales ont été terminées.

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

| | |
|---------------|-------|
| Projeté | 160,0 |
| Dépensé | 159,3 |

Les soldes de 11,9 m. de fts au poste a) "Frais de voyage, allocations journalières et frais de logement" et de 7,2 m. de fts au poste c) "Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé" couvrent au poste b) "Frais de déplacement des fonctionnaires" l'excédant de 18,5 m. de fts provenant du remplacement de quatre fonctionnaires, dont deux arrivés de l'étranger.

Art. 5 — Publication du matériel de la Commission

| | |
|---------------|-------|
| Projeté | 500,0 |
| Dépensé | 496,6 |

Les frais d'imprimerie pour l'édition des Procès-verbaux de la XVI^e session, de l'Annuaire hydrologique pour 1956, de l'Indicateur kilométrique du Danube en français, des Annexes des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, des bulletins hydrologiques mensuels, de la réédition des Règles de procédure et des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont été payés. En outre, les frais d'édition des Cartes de pilotage du Danube de Regensburg à Kachlet et de la Description des hivernages ont été partiellement payés et les dépenses provenant de la préparation de l'édition des publications ont été réglées.

Art. 6 — Service et déroulement des sessions

| | |
|---------------|------|
| Projeté | 90,0 |
| Dépensé | 70,5 |

La somme a été dépensée pour payer les frais du déroulement de la XVI^e session et de deux réunions d'experts.

Art. 8 — Achat de livres et de publications périodiques

| | |
|---------------|------|
| Projeté | 20,0 |
| Dépensé | 11,5 |

La somme a été dépensée pour l'achat de périodiques et de livres techniques. Le solde de 8,5 m. de fts. provient des commandes non reçues au cours de l'exercice.

Art. 9 — Achat d'objets d'inventaire et de moyens de transport

| | |
|---------------|------|
| Projeté | 45,0 |
| Dépensé | 41,6 |

Des objets d'inventaire (rideaux, tapis, meubles) ont été achetés pour l'immeuble de service et les logements des fonctionnaires.

Art. 10 — Réparation de l'inventaire

| | |
|---------------|------|
| Projeté | 20,0 |
| Dépensé | 19,4 |

Selon la nécessité, des objets d'inventaire, se trouvant dans l'immeuble de service et les logements des fonctionnaires, ont été réparés.

Art. 11 — Service médical

| | |
|---------------|------|
| Projeté | 17,0 |
| Dépensé | 16,4 |

La somme a été dépensée pour payer, selon l'accord conclu, 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 | 91,9 |

Des sommes correspondant à deux semaines de traitement de base ont été payées à cet article pour traitement médical et acquisition de places dans des stations balnéo-climatiques lors du départ des fonctionnaires en congé, ainsi que pour allocations-naissances et allocations-maladies. Au même article ont été payés les frais de représentation et les frais imprévus.

Le budget approuvé correspondait aux dépenses effectives de la Commission conformément au plan de travail adopté pour 1958.

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 14 et 15 janvier 1959.

Aux réunions du groupe de travail ont participé

Délégation bulgare

— M. Staïkov
M. Konstantinov
M. Kojouharov
M. Trifonov

Délégation hongroise

— M. Némethy
M. Kocsis

Délégation roumaine

— M. Rab
M. Semescu
M. Gellert

Délégation soviétique

M. Kapikraïan
M. Laboutov
M. Griaznov

Délégation tchécoslovaque

— M. Jiřík
M. Hlava

Délégation yougoslave

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

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

M. Paunović, suppléant du représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie 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 1958 (CD/SES 17/6) et discuta, par article, les chapitres des recettes et des dépenses.

Au cours du travail, il a été proposé de former un groupe d'experts pour la vérification des opérations financières d'après les documents de la comptabilité.

Le groupe d'experts composé de MM. Némethy, Paunović, Mme Vitaljić, MM. Jiřík, Hlava, Gellert, Konstantinov et Laboutov, vérifia d'après le chapitre des recettes du budget, poste "Autres revenus", les documents reflétant les opérations effectuées en examinant toutes les recettes provenant de la vente d'objets d'inventaire et de publications de la Commission du Danube. Il vérifia en outre, au chapitre des dépenses du Budget, l'article 3/g "Entretien et réparations des automobiles", l'article 5 "Publication du matériel de la Commission" et l'article 9 "Achat d'objets d'inventaire et de moyens de transport".

Une vérification sommaire fut exécutée sur la base des pièces de comptabilité, des fiches et du livre d'inventaire.

Le groupe d'experts a établi que ces documents reflètent entièrement les dépenses effectuées au cours de l'année.

Après avoir examiné le rapport sur l'exécution du budget de la Commission en 1958 et tenu compte des résultats de la vérification faite par le groupe d'experts, le groupe de travail constate que les dépenses ont été effectuées selon les buts assignés.

L'excédent à l'article 4/b "Frais de déplacement des fonctionnaires" provient du rappel et de l'arrivée de fonctionnaires.

Cet excédent a été couvert par les soldes se présentant aux autres postes du même article.

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 175 982,53 forints d'après la situation au 1^{er} janvier 1959 provient principalement de l'article 1 "Appointements", étant donné que les postes du tableau du personnel n'ont pas été tous occupés.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVII^e session le projet de décision suivant concernant l'exécution du budget de la Commission pour 1958 :

"Ayant examiné et discuté le Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1958 et le Rapport du groupe de travail, la XVII^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 1959 :

Actif — 182 732,49 forints

Passif — 182 732,49 forints

conformément à l'annexe du document CD/SES 17/6.

2. Transférer au budget de 1959 le solde du budget de 1958 s'élevant à 175 982,53 forints.

3. Approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions financières."

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 pour 1958

Le groupe de travail, formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la première séance plénière le 15 janvier 1959, a tenu ses réunions les 16 et 19 janvier a. c.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation bulgare

— M. Staïkov
M. Konstantinov
M. Kojouharov
M. Trifonov

Délégation hongroise

— M. Puja
M. Bélay
M. Némethy
M. Kutassy
M. Petényi
M. Kocsis

Délégation roumaine

— M. Rab
M. Semenescu
M. Gellert

Délégation soviétique

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

Délégation tchécoslovaque

— M. Štekl
M. Hlava
M. Klíma
M. Jiřík
M. Miškovský

Délégation yougoslave

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

Ministère des Transports de la République
d'Autriche

— M. Schlaffer

Ministère des Transports de la République
Fédérale d'Allemagne

— Mme von Koeppen
M. Dobmayer

Administration des Portes de Fer

— M. Cadik Danon
M. Stoian

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecký, Makeiev, Ivlev, Svátek, Petrescu, Kincel et Tóry ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

M. Puja, représentant de la République Populaire Hongroise, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail examina et discuta le Rapport du Directeur de l'appareil de la Commission.

Le groupe de travail note que l'activité de l'appareil de la Commission en 1958 s'est déroulée conformément au plan de travail et aux décisions de la XVI^e session. Le plan de travail de la Commission pour 1958 a été en général accompli par l'appareil.

Tenant compte de l'échange de vues qui a eu lieu, ainsi que des observations et propositions qui ont été faites aux réunions, le groupe de travail estime qu'il serait nécessaire de :

1. Poursuivre la préparation de la documentation en vue de l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube et en particulier de celle relative au régime des seuils du Danube.

2. Entreprendre l'étude des types de bâtiment et des méthodes de conduite pouvant être recommandées après réalisation du schéma de l'exploitation complexe du Danube, en particulier en cas de navigation sur les lacs d'accumulation, compte tenu de la flotte danubienne actuelle et de l'expérience acquise dans la construction et l'exploitation de la flotte dans les pays où de tels objectifs hydrotechniques ont déjà été réalisés sur les fleuves.

3. Recueillir les données au sujet des secteurs allemands et autrichiens du Danube, nécessaires pour la publication de l'Annexe à l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube.

4. Rééditer les cartes de pilotage des secteurs tchécoslovaque et hongrois du Danube et préparer la publication des cartes de pilotage du secteur autrichien sur la base du matériel cartographique fourni par les Etats danubiens respectifs.

Prendre note des déclarations faites par les membres des délégations de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et par les experts du Ministère des transports de la République d'Autriche au sujet de la présentation de la documentation requise.

5. Publier la description, par secteur, de l'état actuel du chenal du Danube et, en premier lieu, des secteurs subissant de fréquents changements d'ordre nautique.

6. Tenir compte des besoins des Etats danubiens et de la possibilité de la vente partielle des publications, lors de l'établissement du nombre d'exemplaires dans lequel devront paraître les publications de l'appareil de la Commission.

Le groupe de travail recommande à la XVII^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

“Ayant discuté le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver l'activité de l'appareil de la Commission du Danube déployée en 1958 et prendre note du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958.

2. Approuver le Rapport du groupe de travail sur l'exécution du plan de travail de la Commission pour 1958 et recommander à l'appareil de la Commission de tenir compte, dans son activité, des observations et propositions indiquées dans le Rapport.

3. Prendre note du Rapport du groupe d'experts chargé de l'examen de questions juridiques (doc. GE/58-1) et du Rapport du groupe d'experts chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube et de quelques questions d'ordre nautique (doc. GE/58-2).”

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube

Conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XVII^e session, adoptée à la séance plénière du 15 janvier 1959, un groupe de travail a été formé pour l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube qui a tenu ses réunions les 17, 19 et 20 janvier a. c.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation bulgare — M. Staikov
M. Kojouharov
M. Trifonov

Délégation hongroise — M. Puja
M. Ziegler
M. Petényi
M. Vid
M. Fekete
M. Kutassy

Délégation roumaine — M. Rab
M. Semencescu
M. Gellert

Délégation soviétique — M. Younakov
M. Kapikraïan
M. Laboutov
M. Griaznov

Délégation tchécoslovaque — M. Štekl
M. Hlava
M. Klíma

| | |
|---|--|
| | M. Jirik |
| | M. Miškovský |
| | M. Šulc |
| Délégation yougoslave | — M. Malešev, M. Paunović M. Petrović M. Stalio Mme Vitaljić |
| Ministère des Transports de la République d'Autriche | — M. Schlaffer |
| Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne | — Mme von Koeppen M. Dobmayer |
| Administration fluviale des Portes de Fer | — M. Danon M. Stoian |

Les fonctionnaires responsables de l'appareil de la Commission du Danube, MM. Halatcheff, Malovecký, Makeiev, Zdravković, Ivlev, Kincel, ont participé à l'activité du groupe de travail.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Semenescu, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine.

Le groupe de travail examina et discuta par article le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, établi par l'appareil de la Commission (CD/SES 17/5), et écouta les explications complémentaires de M. Zdravković, chef de la section technique de l'appareil.

Au cours de l'échange d'opinion au sujet du projet de Recommandations, le groupe de travail souligna l'importance de premier ordre de l'élaboration des questions liées à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube et nota que l'appareil de la Commission, en collaboration avec les experts des Etats danubiens, a effectué un travail positif dans ce domaine. Le groupe de travail approuva en principe le projet de Recommandations, estimant qu'il serait nécessaire de :

1. Inclure dans la première partie des Recommandations un nouveau point "A", intitulé "Généralités", rédigé comme suit :

"Les présentes Recommandations tiennent compte de la perspective du développement du trafic sur le Danube ainsi que de celui de la flotte danubienne."

a) Lors de l'établissement de projets et de la construction des ouvrages hydrotechniques, ainsi que dans l'élaboration des questions visant l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube, il est recommandé d'appliquer les gabarits indiqués dans les présentes Recommandations.

b) Tout élément, concernant les gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur les secteurs du Danube à courant libre, est rapporté à l'étiage navigable et de régularisation adopté à la XIV^e session de la Commission du Danube — (CD/SES 14/19).

2. Exclure du texte des Recommandations les mentions "tout projet visant l'amélioration des conditions de navigation" et "l'étiage navigable et de régularisation".

3. Remplacer dans le texte des Recommandations les mots "confluent de la Morava" par le mot "Devín".

4. Mettre sous point "B" la partie "Gabarits du chenal" et modifier la désignation des autres points en conséquence.

5. A la fin du § 1 litt. a) ajouter un nouvel alinéa rédigé comme suit :

"Les cotes du niveau de retenue normal doivent être présentées pour accord à la Commission du Danube par les organisations s'occupant de l'établissement de projets et de l'exploitation de centres hydrauliques."

6. Ajouter après le § 4 litt. b) un nouvel alinéa contenant les données au sujet de la largeur libre des ponts en arc.

7. Reviser l'Argumentation des gabarits recommandés pour le chenal et les ouvrages hydrotechniques sur le Danube en tenant compte des propositions et observations exprimées aux réunions du groupe de travail.

8. Inclure dans la partie III des Recommandations, "Annexes", des schémas indiquant les gabarits et rédiger le point d) comme suit :

"Est adopté comme niveau de retenue normal le niveau du bief amont auprès des cotes d'exploitation maxima des centres hydrauliques."

Le groupe de travail adopta les gabarits suivants pour le chenal et les ouvrages hydrotechniques sur le Danube :

a) Profondeur minima du chenal

— sur le secteur Devín—Brăila : première étape — 25 dm

— sur le secteur Brăila — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina — 24 pieds.

b) Largeur minima du chenal sur les secteurs

— Devín—Gönyü — 150 m (exceptionnellement 120 m)

— en aval de Gönyü — 180 m (exceptionnellement 150 m),
en augmentant cette valeur jusqu'à 200 m dans les courbes,

— sur les secteurs à lit ou à seuils rocheux — au moins 100 m.

c) Rayon de courbure minimum du chenal

— sur le secteur Devín — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina — 1000 m (exceptionnellement 750 m).

d) Largeur libre des ponts

— sur le secteur Devín — confluent de la Drava — au moins 100 m,

— en aval du confluent de la Drava — au moins 150 m.

e) Gabarits des écluses.

Lors de l'établissement des projets de construction d'écluse sur le parcours navigable du Danube en aval de Devín, il est recommandé de prévoir des gabarits qui correspondraient entièrement aux exigences actuelles et futures de la navigation (formes et dimensions des bâtiments et des convois et trafic). En général, il est désirable de prévoir pour les écluses des gabarits garantissant le passage à travers un sas de tout un convoi avec remorqueur à la fois.

Il est aussi recommandé que tout projet de construction d'écluse prévoit l'établissement de deux sas accolés aux gabarits susmentionnés, afin de permettre l'éclusage simultané des convois dans les deux sens. Il est recommandé à titre d'orientation, que tout projet de construction d'écluse prévoie pour les sas les dimensions minima suivantes :

sur le secteur Devín—Gönyü (km 1880—1791)

| | | |
|---------------------|-------|---|
| longueur utile | — 230 | m |
| largeur utile | — 24 | m |
| profondeur au seuil | — 4,5 | m |

sur le secteur en aval de Budapest

| | | |
|---------------------|---------|---|
| longueur utile | — 310 | m |
| largeur utile | — 30—32 | m |
| profondeur au seuil | — 4,5 | m |

En vue d'économiser le volume d'eau requis pour l'éclusage des bateaux isolés, il est recommandé de partager un sas en deux par la construction de portes intermédiaires de sorte que le petit sas ait une longueur utile d'au moins 100 m.

- f) Hauteur libre des câbles aériens
- pour les câbles téléphoniques, télégraphiques et autres à faible tension — au moins 16,5 m
 - pour les câbles à haute tension :
 - jusqu'à 110 kV — 19 m
 - au-dessus de 110 kV — augmenter la hauteur libre de 1 cm par kV supplémentaire.

Le groupe de travail estime qu'il serait utile d'examiner le problème de l'établissement de la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape, de la hauteur libre des passes navigables des ponts sur le secteur Devín—Brăila et des gabarits des écluses sur le secteur Gönyü—Budapest à une réunion d'experts des Etats danubiens qui se réunirait en avril-mai de l'année courante. Comme base de discussion, on pourrait adopter 35 dm en ce qui concerne la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape ; pour la hauteur libre des passes navigables des ponts sur les secteurs à courant libre, une dimension de 8,5 ou 10 m, en augmentant cette valeur proportionnellement sur les secteurs canalisés du fleuve, conformément au projet de Recommandations, tandis que pour les écluses sur le secteur Gönyü—Budapest, les gabarits de 310 × 30—32 m avec une profondeur au seuil de 4,5 m.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail présente à l'examen de la XVII^e 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'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

2. Adopter, à l'exception des §§ I. litt. a) (profondeur minima du chenal dans la deuxième étape), V. (hauteur libre des passes navigables des ponts) et VI. litt. b), concernant les gabarits des écluses sur le secteur Gönyü—Budapest, le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube établi par l'appareil de la Commission en tenant compte des modifications apportées par le groupe de travail.

3. Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser sur les gabarits adoptés dans l'établissement des plans relatifs à l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube.

4. Convoquer en avril-mai 1959 une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape, de la hauteur libre des passes navigables des ponts ainsi que des gabarits des écluses pour le secteur Gönyü-Budapest.

5. Charger l'appareil de la Commission de présenter à la XVIII^e session de la Commission du Danube le projet définitif des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, compte tenu des propositions de la réunion d'experts susmentionnée."

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube

Le groupe de travail formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XVII^e session, adoptée à la première séance plénière le 15 janvier 1959, a tenu ses réunions les 19 et 22 janvier a. c.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

| | |
|---------------------------|--|
| Délégation bulgare | — M. Staïkov M. Kojouharov M. Trifonov |
| Délégation hongroise | — M. Puja M. Vid M. Fekete |
| Délégation roumaine | — M. Rab M. Semenescu M. Gellert |
| Délégation soviétique | — M. Kapikraïan M. Laboutov M. Griaznov |
| Délégation tchécoslovaque | — M. Štekl M. Hlava M. Miškovský M. Šulc |
| Délégation yougoslave | — M. Malešev, M. Paunović M. Petrović M. Stalio Mme Vitaljić |

| | |
|--|----------------------------------|
| Administration fluviale des Portes de Fer | — M. Stoian |
| Ministère des Transports de la République d'Autriche | — M. Schlaffer |
| Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne | — Mme von Koeppen M. Dobmayer |

Aux réunions du groupe de travail ont aussi pris part les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecký, Ivlev, Minár.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Staikov, suppléant du représentant de la République Populaire de Bulgarie.

Le groupe de travail examina et discuta le projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube, projet qui a été élaboré selon la Résolution No 2 du Sous-Comité des Transports par voies navigables (novembre 1958) de la Commission Economique pour l'Europe et écouta les informations complémentaires données par M. Ivlev, chef de la section de navigation.

Après avoir discuté le projet en question ainsi que les observations faites par les délégations, le groupe de travail y a apporté les modifications suivantes :

§ 1 (1^{er} alinéa) — Rédiger ce paragraphe comme suit :

“Le nom ou le numéro est porté sur les deux côtés du bâtiment, il doit aussi être apposé de façon à être visible de l'arrière. Il en est de même pour le bateau à roues qui doit porter le nom ou le numéro sur les tambours des roues.”

§ 3 — Biffer les mots “soit au-dessus du nom ou du numéro du bateau”.

§ 4 — Rédiger ce paragraphe comme suit :

“*Nationalité du bateau.* Afin d'indiquer la nationalité du bateau, les premières lettres indiquant l'Etat sont à apposer après le port d'attache ou lieu d'immatriculation. Au cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bateau, l'apposition de ces lettres est facultative.”

§ 6 — Après les mots “... en tonnes est indiquée” ajouter les mots “en caractères plus petits” et remplacer les mots “sur les deux côtés, soit au-dessus, soit après le nom ou le numéro du bâtiment” par les mots “au-dessous du nom ou du numéro du bâtiment”.

Inclure un nouveau paragraphe, le § 7, rédigé comme suit : “La devise peut être apposée sur la cheminée ordinaire ou sur la cheminée à échappement du bateau afin d'indiquer son appartenence”.

§ 8 — “*Petites embarcations*” — Ajouter au point *b*) après le mot “nom” les mots “et adresse” et remplacer les mots “à l'extérieur du bateau” par les mots “soit à l'intérieur, soit à l'extérieur du bateau”. Biffer dans le point 1 des Remarques la référence au point *b*). Rédiger le point 2 des Remarques comme suit : “Les canots de sauvetage et les canots à moteur faisant partie du grément du bateau portent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, le nom ou le numéro du bateau”.

§ 9 — Biffer dans le premier alinéa les mots "... (à l'exception des bateaux faisant partie de la catégorie des petites embarcations)". Rédiger le dernier alinéa après les mots "en caractères nationaux", comme suit: "celles-ci seront ajoutées en caractères latins".

En outre, le groupe de travail estime qu'il serait utile d'adopter les Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments sous forme de modification de l'article 10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Faisant suite à ce qui précède le groupe de travail soumet à l'examen de la XVII^e session le projet de décision suivant au point 4 de l'ordre du jour :

Après avoir écouté et discuté le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Adopter le projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube, établi par l'appareil de la Commission, compte tenu des modifications apportées par le groupe de travail, l'inclure dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et rédiger l'article 10 des Dispositions comme suit :

| | |
|--------------------------------------|---|
| Pavillon et marques d'identification | Tout bâtiment naviguant sur le Danube porte à la poupe, du lever jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il appartient. En outre, il doit porter des marques d'identification apposées selon les dispositions ci-dessous : |
|--------------------------------------|---|

§ 1. *Nom ou numéro du bâtiment.* Le nom ou le numéro est porté sur les deux côtés du bâtiment, il doit aussi être apposé de façon à être visible de l'arrière. Il en est de même pour le bateau à roues qui doit porter le nom ou le numéro sur les tambours des roues.

Si en cas de remorquage à couple ou par poussée les inscriptions ne sont pas visibles sur le remorqueur, des panneaux portant le nom ou le numéro sont installés sur les rampes de la passerelle, des deux côtés du bateau.

§ 2. *Port d'attache ou lieu d'immatriculation.* Les inscriptions indiquant le port d'attache ou le lieu d'immatriculation sont apposées à l'arrière du bateau.

§ 3. *Appartenance du bateau (propriétaire).* Le nom (entier ou abrégé) de l'organisation (propriétaire) à laquelle le bateau appartient est apposé à l'avant, sur les deux côtés du bateau.

Sur les non-automoteurs cette inscription est aussi apposée à l'arrière du bateau.

§ 4. *Nationalité du bateau.* Afin d'indiquer la nationalité du bateau, les premières lettres de l'Etat sont apposées après le port d'attache ou le lieu d'immatriculation. Au cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bateau, l'apposition de ces lettres est facultative.

§ 5. *Nombre de passagers admis.* Tout bateau à passagers doit porter outre les inscriptions indiquées aux §§ 1—4 l'indication du nombre maximum de passagers autorisés au transport. Cette inscription est apposée à bord du bateau à un endroit bien apparent.

§ 6. *Portée en lourd.* La portée en lourd en tonnes des bateaux à marchandises est indiquée en caractères plus petits, sur les deux côtés, au-dessous du nom ou du numéro du bâtiment.

§ 7. *Devise.* La devise peut être apposée sur la cheminée ordinaire ou sur la cheminée à échappement du bateau afin d'indiquer son appartenance.

§ 8. "*Petites embarcations*"

a) *Nom ou numéro du bateau*

Le nom ou le numéro est apposé à l'extérieur du bateau, sur les deux côtés.

b) *Nom et adresse de l'organisation à laquelle appartient le bateau*

Le nom et l'adresse de l'organisation à laquelle appartient le bateau, ou le nom et l'adresse du propriétaire sont apposés à un endroit apparent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur du bateau.

Remarques :

1. Les indications mentionnées au point a) peuvent être remplacées par le numéro d'immatriculation.
2. Les canots de sauvetage et les canots à moteur faisant partie du grément du bateau portent, soit à l'intérieur soit à l'extérieur, le nom ou le numéro du bateau.

§ 9. *Caractères et leurs dimensions.* Toute inscription sur le bateau doit être apposée en caractères latins bien lisibles, dont la couleur se distingue nettement du fond. La hauteur des caractères et des chiffres indiquant le nom ou le numéro du bateau doit être d'au moins 20 cm et celle des autres inscriptions d'au moins 15 cm.

Sur les bateaux de la catégorie "petites embarcations" la hauteur des caractères ou des chiffres indiquant le nom et le numéro doit être d'au moins 10 cm.

La largeur des caractères et les intervalles entre eux doivent être proportionnés à leur hauteur et aux dimensions du bateau.

Au cas où l'organisation (propriétaire) estimerait utile d'apposer les inscriptions sur les bâtiments en caractères nationaux, celles-ci seront ajoutées en caractères latins.

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, dans leurs Règlements, sur la présente rédaction de l'article 10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

3. Approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube.

4. Charger l'appareil de la Commission du Danube de diffuser en février de l'année courante, à tous les États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, le nouveau texte adopté de l'article 10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

BUDGET

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR L'ANNEE 1959

I — Chapitre des recettes
(en milliers de forints)

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 1959 est déterminé dans le montant de 3627,0

Ce chiffre comprend :

| | | |
|--|-------|--------|
| a) le solde transitoire des ressources non-utilisées du budget de l'année 1958 | | 176,0 |
| b) autres ressources prévues | | 25,0 |
| c) les versements des Etats danubiens : | | |
| République Populaire de Bulgarie | 571,0 | |
| République Populaire Hongroise | 571,0 | |
| République Populaire Roumaine | 571,0 | |
| République Tchécoslovaque | 571,0 | |
| Union des Républiques Socialistes Soviétiques | 571,0 | |
| République Populaire Fédérative de Yougoslavie | 571,0 | |
| Total des versements pour l'année 1959 | | 3426,0 |
| Total du chapitre des recettes du budget | | 3627,0 |

II — Chapitre des dépenses
(en milliers de forints)

DEPENSES

Art. 1 — Appointements

| | | |
|---|--------|--------|
| a) Appointements de base | 1597,0 | |
| b) Augmentation pour connaissance de langues étrangères | 155,0 | |
| c) Augmentation pour ancienneté de service ... | 229,0 | |
| d) Allocations pour enfants | 90,0 | |
| e) Appointements du personnel non-inscrit au tableau | 155,0 | 2226,0 |

| | | |
|--|-------|--------|
| Art. 2 — Charges sociales | | |
| a) Assurances sociales sur les salaires | 25,0 | |
| b) 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 | 55,0 | |
| d) Location et entretien des immeubles ainsi que compensation partielle du loyer des fonctionnaires | 298,0 | |
| e) Réparation des immeubles | 15,0 | |
| f) Achat d'inventaire de petite valeur | 3,0 | |
| g) Entretien et réparation des automobiles ... | 70,0 | |
| h) Assurance des biens | 14,0 | 476,0 |
| 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 | 80,0 | |
| b) Frais de déplacement des fonctionnaires | 25,0 | |
| c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé | 40,0 | 145,0 |
| Art. 5 — Publications de la Commission | | |
| | | 500,0 |
| Art. 6 — Dépenses occasionnées par le déroulement et le service des sessions de la Commission | | |
| | | 80,0 |
| Art. 7 — Frais pour l'étude de langues étrangères | | |
| | | — |
| Art. 8 — Acquisition de livres et de publications périodiques | | |
| | | 18,0 |
| Art. 9 — Investissements de capitaux pour l'acquisition d'objets d'inventaire et de moyens de transport | | |
| | | 25,0 |
| Art. 10 — Réparation de l'inventaire et de l'outillage | | |
| | | 15,0 |
| 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 | | |
| | | 3627,0 |
| Total des recettes | | |
| | | 3627,0 |
| Total des dépenses | | |
| | | 3627,0 |

Le montant des dépenses pour l'année 1959 est égal au montant des recettes.

RAPPORT

du groupe de travail sur le projet du budget de la Commission du Danube pour l'année 1959

Le groupe de travail pour les questions financières, formé conformément aux articles 49 et 50 des Règles de procédure, a tenu ses réunions les 21 et 22 janvier 1959.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

| | |
|---|--|
| Délégation bulgare | — M. Staïkov M. Konstantinov M. Trifonov |
| Délégation hongroise | — M. Puja M. Némethy M. Kocsis |
| Délégation roumaine | — M. Rab M. Semenescu M. Gellert |
| Délégation soviétique | — M. Younakov M. Kapikraïan M. Keiline M. Laboutov M. Griaznov |
| Délégation tchécoslovaque | — M. Hlava M. Klíma M. Jiřík |
| Délégation yougoslave | — M. Malešev M. Paunović M. Petrović M. Stalio Mme Vitaljić |
| Administration fluviale des Portes de Fer | — M. Danon M. Stoïan |

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires responsables de l'appareil de la Commission, notamment MM. Halatcheff, Malovecký, Makeiev, Mme Avramescu et M. Ribner.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Paunović, suppléant du représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Le groupe de travail discuta le projet du budget de la Commission pour 1959 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 constata que le projet du budget a été établi en conformité avec les tâches de la Commission pour 1959.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVII^e session de la Commission le projet de décision suivant :

“Après avoir écouté et discuté le projet du budget de la Commission présenté pour 1959, ainsi que le Rapport du groupe de travail, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1959 dans la somme de 3 627 000 forints pour le chapitre des recettes et 3 627 000 forints pour le chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 17/18.

2. Pour couvrir les dépenses de la Commission en 1959, établir, conformément à l'article 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 571 000 forints.

3. Continuer à payer les appointements des fonctionnaires en forints.

4. Porter le solde du bilan au 1^{er} janvier 1959, dans la somme de 176 000 forints, et les autres recettes prévues s'élevant à 25 000 forints au budget de la Commission du Danube pour 1959.

5. Approuver le rapport du groupe de travail pour l'examen du budget de la Commission du Danube pour 1959.

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'introduction de compléments au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube

Le groupe de travail formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la XVII^e session, adoptée à la première séance plénière, a tenu ses réunions les 21 et 22 janvier a. c.

Ont pris part aux réunions du groupe de travail :

| | |
|---------------------------|---|
| Délégation bulgare | — M. Konstantinov M. Trifonov |
| Délégation hongroise | — M. Puja M. Némethy M. Kutassy M. Kocsis |
| Délégation roumaine | — M. Semenescu M. Gellert |
| Délégation soviétique | — M. Younakov M. Keiline M. Laboutov M. Griaznov |
| Délégation tchécoslovaque | — M. Klíma M. Jiřík |
| Délégation yougoslave | — M. Paunović M. Stalio Mme Vitaljić |

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Makeiev, Mme Avramescu, M. Manescu.

M. Keiline, membre de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le projet de Compléments au Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube présenté par l'appareil de la Commission.

Le projet a été dressé par le Secrétariat afin d'éclaircir quelques articles du Règlement conformément à la Décision de la XVI^e session de la Commission du Danube (CD/SES 16/32).

Après échange de vues, le groupe de travail conclut qu'il serait nécessaire d'effectuer une étude complémentaire de la question concernant la révision du Règlement et, à ce sujet, estime qu'il serait utile d'ajourner l'examen du projet de Compléments au Règlement présenté par l'appareil.

D'autre part, le groupe de travail juge qu'il serait utile que le groupe d'experts pour les questions juridiques (avec la participation éventuelle de spécialistes dans les questions financières) examine au cours de l'année 1959 la question de l'élaboration d'un nouveau Règlement ou de l'inclusion de compléments et de modifications dans le Règlement en vigueur et présente un projet correspondant à l'une des prochaines sessions de la Commission du Danube.

En même temps, le groupe de travail a exprimé l'opinion qu'il faudrait charger l'appareil de la Commission d'établir pour le groupe d'experts les considérations correspondantes au sujet de ladite question, en exposant les dispositions principales du nouveau Règlement ou les modifications qui devraient être apportées dans le Règlement en vigueur, et présenter la documentation au sujet des règlements appliqués par d'autres organisations internationales.

Faisant suite à ce qui précède le groupe de travail présente à l'examen de la XVII^e session le projet de décision suivant :

"Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail, la XVII^e session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Effectuer une étude complémentaire de la question concernant la révision du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et, en conséquence, ajourner l'examen du projet de Compléments au Règlement présenté par l'appareil de la Commission.

2. Charger le groupe d'experts pour les questions juridiques (avec la participation éventuelle de spécialistes dans les questions financières) d'élaborer en 1959 le projet du nouveau Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube ou le projet des compléments et modifications devant être apportés dans le Règlement ; présenter un projet correspondant à l'une des prochaines sessions de la Commission du Danube.

3. Charger l'appareil de la Commission d'établir pour le groupe d'experts pour les questions juridiques les considérations au sujet de la question examinée, en exposant les dispositions principales du nouveau Règlement ou les modifications devant être apportées dans le Règlement en vigueur et de présenter la documentation au sujet des règlements appliqués par d'autres organisations internationales."

INFORMATION

au sujet des documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et de l'établissement par l'appareil de la Commission du Danube de propositions relatives à leur unification

Comme indiqué dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1958, l'appareil a été chargé de préparer le projet de propositions concernant l'unification des documents de bord des bateaux naviguant sur le Danube. Accomplissant cette tâche, l'appareil a recueilli auprès des Etats danubiens les documents de bord en vigueur en vue de leur étude et de leur unification ultérieure éventuelle.

L'analyse des documents de bord reçus par l'appareil de la Commission de la part des Etats danubiens a démontré qu'ils diffèrent tant par leur forme que par leur contenu. Ainsi par exemple :

1. Patente de navigation des Etats danubiens. — Le contenu de ce document est différent dans tous les pays, à l'exception de la République Populaire Roumaine et de la République Populaire de Bulgarie, ainsi que de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne.

2. Certificat de propriété. — Ce document n'existe qu'en Tchécoslovaquie et en Union Soviétique.

3. Certificat de jaugeage. — Ce document correspond dans la majorité des Etats danubiens aux dispositions de l'annexe à la Convention de 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

4. Certificat sanitaire. — Ce document n'a été reçu que de la Tchécoslovaquie, de la Roumanie et de la Bulgarie et son contenu diffère par pays.

5. Certificat de navigabilité. — Le contenu et le nom de ce document sont différents dans tous les pays danubiens.

En ce qui concerne les autres documents de bord en vigueur dans les Etats danubiens tels que rôle de l'équipage, journal de bord, certificat de chaudière, certificat pour les appareils de radiocommunication et journal des radiocommunications, journal des machines, certificat de passagers (seulement dans l'Union Soviétique), livre d'inventaire et journal sanitaire, ils diffèrent aussi et par leur forme et par leur contenu.

Les documents de bord délivrés par les Etats danubiens pour les bateaux faisant partie de la catégorie "Petites embarcations" sont aussi différents.

Il faut noter qu'un groupe d'experts auprès de la CEE s'occupe du problème de l'unification des documents de bord en navigation intérieure internationale. Ce groupe d'experts, aux travaux duquel, comme on le sait, participent aussi les experts de la Commission du Danube, estime que dans la solution de la question de l'unification des documents de bord il serait utile de diviser le réseau navigable européen en deux catégories. A la première pourraient appartenir le Danube et le Rhin (éventuellement certaines sections de l'Elbe, de l'Oder et de la Vistule) et, à la deuxième, les autres voies navigables.

Le groupe d'experts juge qu'il serait opportun d'élaborer une attestation de bord internationale. Toutefois, pour le moment, le groupe a remis provisoirement l'examen du problème de l'unification des documents de bord, attendant que cette question soit résolue sur le Danube.

Rappelons également qu'à la réunion des experts des Etats danubiens tenue en octobre 1958 à Budapest, l'appareil de la Commission a présenté au sujet des documents de bord en vigueur sur le Danube une information, contenant aussi des propositions relatives à leur unification. L'appareil proposa deux variantes en matière d'unification des documents de bord des bateaux navigant sur le Danube, à savoir :

1. unifier le contenu des documents visés à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ou

2. élaborer une attestation de bord internationale dans laquelle il pourrait essayer de réunir le nombre maximum de documents de bord en vigueur.

Au cours d'un échange de vues, les experts participant à ladite réunion ont jugé qu'il serait utile d'élaborer une attestation de bord unifiée qui pourrait, dans la navigation internationale, remplacer les documents ci-dessous, visés à l'art. 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube :

1. Patente de navigation (droit au port de pavillon)
2. Certificat de propriété
3. Certificat de navigabilité
4. Certificat de chaudière (pour les bateaux disposant d'une telle installation)
5. Journal d'inspection des ballons pour les bateaux à moteur
6. Certificat de passagers au cas où le bateau en effectue le transport

En ce qui concerne les autres documents de bord prévus par l'art. 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, les experts ont constaté qu'à l'heure actuelle leur unification n'est pas opportune.

La réunion des experts a, par ailleurs, estimé qu'il serait utile d'élaborer une attestation de bord unifiée pour les petites embarcations pratiquant la navigation internationale.

Tenant compte de ce qui précède, l'appareil de la Commission propose d'élaborer en 1959, sur la base des documents de bord en vigueur sur le Danube, le projet de l'attestation de bord unifiée rassemblant les documents 1, 2, 5, 8, 10 (deuxième partie) et 11 visés à l'art. 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sans unifier les autres documents, ainsi

que le projet d'attestation de bord unifiée pour les bâtiments de la catégorie "Petites embarcations" et de les examiner à la XVIII^{ème} session de la Commission du Danube.

En ce qui concerne la forme que devrait revêtir ce projet, l'appareil de la Commission estime qu'il serait utile de ne pas l'adopter sous forme de Recommandation, mais de l'inclure dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube dans une nouvelle rédaction, en remplacement de l'art. 12 actuel. Par ailleurs, les modèles des attestations de bord unifiées figureront dans l'Annexe aux Dispositions.

INFORMATION

sur l'état de l'élaboration par l'appareil de la Commission du Danube des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube

L'appareil de la Commission estime que le système de balisage sur le Danube devrait être modifié selon les dispositions suivantes :

1. Lors de la modification du système actuel de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, conserver la disposition selon laquelle le balisage doit indiquer sur tout le parcours navigable du fleuve les limites, la direction et la profondeur du chenal et marquer les obstacles et les ouvrages situés sur ou à proximité de la voie navigable.

2. Les signaux de balisage supplémentaires qui seront introduits doivent être construits d'après les moyens de balisage modernes, en tenant compte des intérêts techniques et économiques ainsi que des possibilités des Etats danubiens et des exigences de la navigation contemporaine.

3. Lors du choix de la forme et de la couleur des signaux de balisage ainsi que de la couleur et de la caractéristique des feux, il faut tenir compte des conditions nautiques et hydrographiques existant sur le Danube ainsi que des conditions spécifiques de certains secteurs et des facteurs relevant du domaine de la technique des feux et de l'exploitation.

4. La modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube doit être réalisée en tenant compte des perspectives du développement de la navigation danubienne et de la construction d'ouvrages d'art ainsi que du système de signalisation unifié établi par la CEE. Les modifications doivent être effectuées par étape, au cours d'une période déterminée, et avec le minimum de dépenses.

Se basant sur ces dispositions, l'appareil de la Commission a entrepris en 1958 l'élaboration de propositions au sujet de la modification du système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, dont les principes fondamentaux sont les suivants :

1. Sur le parcours navigable du Danube le chenal est balisé, à partir de la section où commence la navigation jusqu'à la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, d'après le système latéral adopté qui indique les côtés du chenal par rapport au cours du bateau suivant le chenal. Les termes "côté droit" et "côté gauche" du chenal restent inchangés, c'est-à-dire qu'ils sont adoptés de l'amont vers l'aval.

Les signaux flottants servant à baliser les côtés du chenal sont des balises éclairées et simples, des jalons et des espars comprenant :

a) Les signaux marquant les côtés du chenal notamment le côté gauche et le côté droit.

b) Les signaux de bifurcation et de jonction du chenal.

La bifurcation et la jonction du chenal ainsi que les dangers qui s'y trouvent sont indiqués par des balises éclairées et simples, des jalons et des espars qui diffèrent, par rapport aux côtés du chenal, par leur couleur et par la couleur et la caractéristique de leur feu (balises éclairées).

c) Signaux indiquant l'axe du chenal.

L'axe du chenal peut être marqué :

— au cas où la région est, sur un large espace, exempte de dangers nautiques (biefs de retenue sous forme de lacs d'accumulation qui se formeront sur le Danube après la réalisation du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du fleuve) et quand la navigation sur un chenal déterminé ou d'après une voie recommandée raccourcira le cours des bateaux ;

— sur les tronçons d'essai de vitesse par l'installation de signaux d'avertissement à la place des signaux d'alignement ;

— afin d'indiquer les mouilles sur le chenal, là où ceci s'avèrerait nécessaire.

Les signaux d'avertissement flottants marquant l'axe du chenal sont les balises, les jalons et les espars qui diffèrent aussi par leur couleur et par la couleur et la caractéristique des feux (balises éclairées) de la couleur et de la caractéristique des feux des signaux des côtés gauche et droit et des feux de bifurcation et de jonction du chenal.

2. La direction recommandée, les traversées et l'axe du chenal sont marqués par des signaux côtiers comprenant :

— des feux côtiers (phares) ;

— des feux côtiers (phares) installés sur les îles, marquant la bifurcation et la jonction du chenal ;

— des feux côtiers (phares) des hivernages, marquant les accès dans les bassins et les hivernages ;

— des signaux de traversée ;

— des signaux d'alignement.

3. Les ouvrages pénétrant dans le lit peuvent être marqués par les signaux côtiers suivants :

— signal côtier "attention" de la rive gauche ;

— signal côtier "attention" de la rive droite.

En outre, les ouvrages côtiers pénétrant dans le lit peuvent être balisés par les signaux flottants indiqués ci-dessus.

4. Les passes navigables des ponts fixes et mobiles ainsi que les accès dans les écluses sont marqués par des panneaux et des feux correspondants.

5. Afin que les bateliers puissent adopter en temps utile les mesures de précaution et être informés sur les prescriptions etc. introduites sur certains secteurs, les signaux auxiliaires suivants sont employés :

- a) Signaux d'obligation :
 - arrêt dans certaines conditions ;
 - réduction de la vitesse ;
 - émission de signaux phoniques ;
 - vigilance particulière ;
 - obligation de prendre une direction déterminée.

- b) Signaux d'interdiction :
 - interdiction de dépassement ;
 - interdiction de dépassement et de rencontre ;
 - interdiction de stationnement ;
 - interdiction de créer des remous.

- c) Signaux de restriction :
 - des restrictions sont imposées : "Renseignez-vous !" ;
 - la profondeur est limitée ;
 - le tirant d'air est limité ;
 - la largeur de la passe est limitée.

- d) Signaux d'indication :
 - lieu de stationnement près de la rive ;
 - câble aérien ;
 - bac ne naviguant pas librement ;
 - direction recommandée pour le trafic principal ;
 - poste d'appel téléphonique.

L'emploi des signaux selon les besoins et l'installation des signaux appartiennent aux organismes compétents des Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Les signaux de nuit ou de jour des stations de signalisation servant à régler le mouvement des bâtiments à l'entrée des ports, des bassins etc. (selon le cas), ainsi que la navigation par alternat seront unifiés autant que possible selon le système modifié. En ce qui concerne les signaux indiquant les conditions spécifiques sur certains secteurs du Danube, l'appareil de la Commission juge que ceux-ci pourraient garder leur forme actuelle.

Dans le système élaboré on prévoit l'application des couleurs de feux existant déjà sur le Danube, notamment le rouge, le vert, l'orange et le blanc. En principe, les signaux marquant le chenal porteront des feux à éclats. On projette de modifier la caractéristique des feux à éclats en diminuant, par rapport aux feux actuels, la durée totale de la période. Les feux fixes seront employés pour éclairer les panneaux des signaux auxiliaires (signaux interdisant l'ancrage, signaux de virage "rondo" etc.) et pour baliser les passes navigables de ponts fixes et mobiles ainsi que pour marquer les accès dans les écluses.

En ce qui concerne la couleur des signaux et des feux, il est projeté de les modifier selon les côtés de chenal adoptés, à savoir :

1. Les signaux flottants marquant le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite seront rouges et auront des feux à éclats rouges, tandis que les signaux marquant le côté gauche du chenal et les dangers de la rive gauche seront noirs et auront des feux verts à éclats.

2. Les voyants (panneaux) installés sur les feux côtiers (phares) de la rive droite seront rouges, tandis que ceux de la rive gauche — noirs. Les feux côtiers (phares) de la rive gauche auront des feux verts, à éclats, et ceux de la rive droite des feux rouges.

La forme des voyants (sphérique et conique) employés actuellement pour le balisage flottant et le balisage côtier restera probablement inchangée car elle s'est justifiée du point de vue de leur perceptibilité sur le Danube. Ceci permettra aux États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de modifier le balisage en évitant de grands sacrifices matériels.

Ainsi, les modifications que l'appareil de la Commission propose d'introduire dans le Système uniforme de l'aménagement des voies navigables se résument à :

1. Introduction de nouveaux moyens de balisage, à savoir :
 - signaux flottants indiquant l'axe du chenal ;
 - signaux marquant l'entrée dans les écluses ;
 - signaux auxiliaires obligatoires ;
 - signaux auxiliaires d'interdiction (dépassement, rencontre et dépassement, stationnement) ;
 - signaux auxiliaires de restriction ;
 - signaux auxiliaires comportant une simple indication (câble aérien, poste d'appel téléphonique, direction recommandée pour le trafic principal, lieu d'amarrage à la rive).
2. Réduction de la durée de la période des feux à éclats.
3. Changement, selon les côtés de chenal adoptés, de la couleur des voyants du balisage flottant, des panneaux sur les feux côtiers (phares), des signaux de traversée et d'alignement.

4. Changement, selon les côtés de chenal adoptés, de la couleur des feux du balisage flottant et côtier.

Etant donné qu'il est projeté d'introduire lesdites modifications dans le Système uniforme de l'aménagement des voies navigables au cours d'une période déterminée, il semble justifié de réaliser cette modification en deux étapes.

Dans la première étape on envisage de recommander la réalisation des modifications concernant les signaux auxiliaires. Dans la deuxième étape seront à réaliser les modifications portant sur la couleur des signaux et des feux du balisage flottant et côtier.

Actuellement, l'appareil de la Commission poursuit l'élaboration de propositions, travail qu'il compte terminer jusqu'en mai de l'année courante au plus tard. L'appareil de la Commission se propose de présenter à l'examen des experts des États danubiens, dans la seconde moitié de l'année courante, le projet desdites propositions reflétant le principe de balisage d'après le système modifié et contenant les formes et couleur des signaux ainsi que la couleur et la caractéristique des feux du balisage prévu dans le système.

Telle est brièvement la direction dans laquelle l'appareil de la Commission travaille en vue de l'établissement de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

INFORMATION

concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission de questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement

En 1958, l'appareil de la Commission, conformément à son plan de travail, a participé, dans les questions concernant l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, aux réunions organisées par la Commission du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle (COMECON) à Bucarest, Prague et Budapest.

La présente information expose brièvement les déductions faites sur la base des dites réunions au sujet des questions liées à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et en connexion avec la liaison du Danube à d'autres bassins européens.

A — Réunion de Bucarest

La réunion de Bucarest a examiné et adopté au point 5 de son ordre du jour le programme d'établissement des plans et des travaux de recherches effectués par les organismes d'élaboration de projets participant à l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

Le rapport sur ce point a été présenté par Monsieur Rouso, ingénieur en chef du Hydroenergoproekt de l'Union Soviétique.

Dans son rapport, Monsieur Rouso souligna l'importance de la collaboration entre le COMECON et la Commission du Danube, étant donné que la Commission s'occupe des questions liées à l'amélioration des conditions de la navigation, questions d'un intérêt particulier du point de vue de l'établissement des plans des ouvrages hydrotechniques sur les divers secteurs du Danube dans le domaine de l'élaboration du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques de ce fleuve.

La réunion a adopté au point 5 de son ordre du jour une décision établissant :

1. la nécessité d'accélérer les travaux d'élaboration des projets et les recherches au sujet du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube ;
2. l'aptitude des secteurs Bratislava—Nagymaros et Beograd — embouchure du Danube à la production d'énergie électrique (sur le secteur Nagymaros—Beograd les conditions naturelles pour la construction de centrales hydro-électriques sont moins favorables) ;

1. Wolfstahl-Bratislava, au km 1873,3.
2. Sur le canal latéral en aval de Hamuliakovo, au km 1853,3.
3. Nagymaros, au km 1696.
4. Adony, au km 1601.
5. Fajsz, au km 1510.

Il est connu que les conditions naturelles du secteur du Danube entre la frontière hungaro-yougoslave et Belgrade ne sont pas favorables à la construction de centres hydrauliques.

Afin d'établir le schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques sur le secteur en aval de Gönyü, la réunion a exprimé le désir de voir les organismes compétents tchécoslovaques et hongrois présenter jusqu'au 1^{er} octobre 1958 les schémas des projets de construction des ouvrages susmentionnés.

En outre, la réunion précisa les questions qui, dans l'élaboration du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, exigent des éclaircissements, notamment :

- a) Questions hydrologiques liées à la construction de centrales hydro-électriques, y compris les problèmes les plus importants du régime du fleuve, les conditions du régime des glaces et le régime des dépôts d'alluvions.
- b) Influence du haut niveau de retenue des centres hydrauliques de plaine et des centres hydrauliques à canaux de dérivation.
- c) Construction de centrales hydro-électriques et influence sur la pisciculture du régime du fleuve modifié par suite du niveau de retenue.
- d) Rapport de dépendance entre les centrales hydro-électriques et la navigation.

La réunion a souligné l'utilité d'adopter des bâtiments-types et leurs dimensions et, en connexion avec ceci, les types des convois qui navigueront sur le Danube.

D'autre part, il a été proposé de tenir compte des gabarits d'écluse adoptés sur le Haut-Danube (230 × 24) en attendant que cette question soit résolue par la Commission du Danube.

La participation de l'appareil de la Commission aux réunions susmentionnées et l'élaboration par l'appareil des questions liées à l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, en voie d'élaboration, ont permis d'étudier avec plus de détails les problèmes de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, de tenir compte, dans le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, de la perspective de construction d'ouvrages d'art sur le Danube et d'établir des relations d'affaires étroites entre la Commission du Danube et la Commission du COMECON. L'appareil estime qu'il serait utile de maintenir à l'avenir aussi de telles relations.

En ce qui concerne les exigences de la navigation, qu'il faut chercher à satisfaire dans les diverses étapes de la réalisation du schéma en question, les gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube sont prévus dans le projet de Recommandations qui sera examiné à cette session.

INFORMATION

sur l'étude par l'appareil de la Commission de questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures

Conformément au plan de travail de la Commission du Danube, l'appareil de la Commission a étudié et élaboré en 1958 des questions juridiques du domaine de la navigation intérieure. L'appareil a étudié ces questions d'après la documentation reçue des Etats membres de la Commission et d'après celle établie dans cette matière par des organismes internationaux. En outre, une réunion d'experts chargés des questions juridiques a été convoquée en septembre 1958. A cette réunion les experts ont échangé leurs opinions sur la responsabilité en cas d'abordage, le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, l'assistance prêtée aux bâtiments en cas d'avarie, et la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux. Les documents diffusés aux Etats membres de la Commission et les informations faites à la réunion par les fonctionnaires de l'appareil de la Commission ont servi de base de discussion à ladite réunion. Au cours de cet échange de vues les principes fondamentaux suivants ont été établis :

a) *Sur le problème de la responsabilité en cas d'abordage en navigation intérieure.*

Le groupe d'experts, après avoir discuté le projet de Convention établi par le Groupe de travail du droit fluvial auprès de la CEE de l'ONU a constaté que les principes qui se trouvent dans ce projet correspondent en général aux principes de la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles en 1910, à laquelle participe la majorité des Etats danubiens.

Les experts ont estimé qu'il serait utile d'unifier les questions de la responsabilité en cas d'abordage en navigation intérieure, y compris sur le Danube, sur la base des dispositions indiquées dans la Convention élaborée par la CEE.

b) *Sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure.*

Il est connu que sur le Danube les conditions de transport de marchandises sont réglementées entre la majorité des Etats membres de la Commission du Danube par l'Accord de Bratislava conclu entre les Sociétés d'Etat de Navigation.

Toutefois, les intérêts du développement du trafic sur le Danube et les perspectives de l'élargissement des relations entre les Etats des bassins danubien et rhénan soulignent de plus en plus l'utilité de réaliser l'unification dans ce domaine.

Le projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, examiné actuellement par le Groupe de travail pour le droit fluvial auprès de la CEE de l'ONU, pourrait servir de base pour une telle unification.

Selon l'opinion du groupe d'experts et de l'appareil, les dispositions fondamentales du projet sont acceptables pour les Etats danubiens.

La réunion des experts a souligné la nécessité d'apporter quelques modifications de principe dans les clauses finales du projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises et dans le projet de Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure.

Le groupe d'experts a particulièrement noté dans ces projets les dispositions sur le champ d'application territorial et a proposé que ces Conventions soient ouvertes à la signature de tous les pays participant aux travaux de la Commission Economique pour l'Europe et de ses organes subsidiaires et de modifier les articles concernant le mode de règlement des différends, afin que l'arbitrage ne soit appliqué que sur accord entre les parties intéressées.

c) *Sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux.*

La plupart des Etats membres de la Commission du Danube n'appliquent pas le principe de la limitation de la responsabilité dans la législation fluviale.

L'échange de vues sur les problèmes fondamentaux du domaine de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux en navigation intérieure a indiqué que les experts sont en faveur de l'introduction de l'institution de la responsabilité limitée pour les bateaux de navigation intérieure.

Les observations faites à la réunion du groupe d'experts au cours des débats sur certains principes contenus dans le projet de Convention relative à la responsabilité des propriétaires de bateaux en navigation intérieure, élaboré par l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome, ont été à la base des propositions présentées par l'expert de la Commission du Danube à la troisième session du Comité d'Etude pour l'unification du droit fluvial. Une partie de ces propositions a été acceptée et reflétée dans la dernière rédaction dudit projet.

d) *Sur l'assistance prêtée aux bâtiments en cas d'avarie en navigation intérieure.*

Actuellement, la question d'assistance en cas d'avarie est réglementée sur le Danube par des accords multilatéraux (Bratislava) et bilatéraux.

Les experts de l'appareil ont examiné la possibilité d'unifier les règles concernant l'assistance prêtée aux bâtiments en navigation intérieure et se sont prononcés pour son utilité.

Il a été constaté que les principes du projet de Convention établi par l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé correspondent aux dispositions de la Convention de Bruxelles de 1910 au sujet du sauvetage et de l'assistance en mer, adoptée par tous les Etats membres de la Commission du Danube.

L'échange de vues qui a eu lieu au sujet des questions examinées, permettant à l'appareil et aux experts de mieux connaître les dispositions fondamentales des législations des États danubiens, s'est avéré fort utile du point de vue de la participation des experts des États membres de la Commission du Danube et des experts de la Commission du Danube aux réunions du Groupe de travail pour le droit fluvial auprès de la CEE de l'ONU, ainsi qu'aux réunions d'autres organisations internationales s'occupant de ces problèmes.

Par ailleurs, selon le plan de travail, l'appareil de la Commission a participé en 1958 aux sessions du Groupe de travail pour le droit fluvial de la CEE de l'ONU chargé de l'examen des 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, ainsi qu'aux travaux de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé pour l'établissement des avant-projets de Conventions relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux et aux droits réels sur les bateaux.

Aux réunions de ces organisations les fonctionnaires de l'appareil ont, dans leurs propositions et observations, tâché de tenir compte des intérêts de la navigation sur le Danube.

Au cours de cette année, les projets de Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et de Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux seront examinés aux réunions du Groupe de travail pour le droit fluvial de la CEE.

Le Comité d'étude pour l'unification du droit fluvial auprès de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome poursuivra en 1959 l'étude de l'avant-projet de Convention relative aux droits réels sur les bateaux.

Ainsi, il semble utile de poursuivre en 1959 l'étude des questions juridiques mentionnées, relevant du domaine de la navigation, en y incluant celle de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et de préparer la documentation nécessaire pour la réunion du groupe d'experts des États danubiens afin d'avoir un échange de vues sur les problèmes de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux, des droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

INFORMATION

de l'appareil de la Commission du Danube sur les questions de l'amélioration du balisage actuel sur le Danube

La Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne, tenue en mai-juin 1958 à Bratislava, a estimé qu'il serait nécessaire d'améliorer le balisage sur le Danube et de garantir la navigation de nuit. Les directeurs des entreprises de navigation danubienne ont été d'avis qu'il serait possible de résoudre cette question dans le cadre de la Commission du Danube, ce qui a été porté dans le procès-verbal de la Conférence.

Selon l'opinion des directeurs des entreprises de navigation, la nécessité d'améliorer le balisage s'explique par l'amélioration sensible de l'état général actuel de la flotte danubienne, l'augmentation de la vitesse de circulation des bateaux, la construction de plusieurs bateaux à grand tonnage, l'application de nouvelles méthodes de gouverne et l'augmentation du volume du transport de marchandises dangereuses telles que pétrole, essence et autres. En outre, afin d'accroître le transport des marchandises par le Danube, en particulier de l'amont vers l'aval, il est nécessaire d'accélérer leur mouvement en tâchant d'atteindre la vitesse de transport des voies ferrées. A cette fin, il serait indispensable de pratiquer non seulement la navigation de jour mais aussi celle de nuit ce qui exige, par conséquent, la garantie d'un balisage adéquat.

Au cours de la réunion des experts des Etats danubiens convoquée en octobre 1958, l'appareil de la Commission a informé les experts sur le problème de l'amélioration du balisage sur le Danube. Les experts ont échangé leurs opinions sur la question et recommandé à l'appareil de la Commission de soumettre le problème à l'examen de la XVII^e session de la Commission du Danube.

D'après les données dont dispose l'appareil de la Commission, en particulier au sujet du balisage éclairé, la situation générale sur le Danube dans ce domaine est, par secteur, la suivante :

Sur le secteur du confluent de la Morava (km 1880,260) à la localité Rajka (km 1850,200) il y a en tout 8 signaux éclairés dont 6 feux côtiers et 2 signaux de traversée éclairés.

Sur le secteur de Rajka (km 1850,200) au confluent de l'Ipoly (km 1707) il y a en tout 52 signaux éclairés dont 42 feux côtiers et 10 balises éclairées.

Sur le secteur du confluent de l'Ipoly (km 1707) à la frontière hongaro-yougoslave (km 1433) il y a en tout 126 signaux éclairés dont 90 feux côtiers et 36 balises éclairées.

Sur le secteur de la frontière hungaro-yougoslave (km 1433) à Moldova Veche (km 1048) sur la rive gauche et Vince (km 1048) sur la rive droite il y a en tout 131 signaux éclairés dont 103 feux côtiers et 28 balises éclairées.

Le secteur des Portes de Fer (km 1048—931) est le plus défavorable et le plus dangereux du point de vue de la navigation qui y est entravée par les profondeurs insuffisantes, la sinuosité du chenal, les grandes vitesses du courant et les remous. Il est connu que sur ce secteur ce sont les pilotes de l'Administration fluviale des Portes de Fer qui conduisent les bâtiments. Il y a ici 73 signaux flottants constants (espars) et 10 balises qui sont enlevées quand la navigation est interrompue par suite des glaces et quand le niveau d'eau dépasse la cote +550 cm d'après la station hydrométrique Orșova. Sur ce secteur il n'y a pas de signaux flottants éclairés.

Sur le secteur Turnu-Severin—Kostol (km 931) à Brăila (km 170) il y a en tout 201 signaux flottants dont 90 feux côtiers et 111 balises éclairées.

Le secteur de l'Administration fluviale du Bas-Danube, à partir de Brăila (km 170) jusqu'à la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, est fréquenté, comme on le sait, par des bateaux maritimes.

Il y a en tout sur ce secteur 28 signaux éclairés dont 20 feux côtiers et 8 balises éclairées.

Il faut noter que les signaux éclairés mentionnés sont en général placés sur les secteurs où se trouvent les dangers nautiques. C'est pourquoi, si ces obstacles sont relativement éloignés les uns des autres, les signaux qui les balisent ne sont pas réciproquement visibles. L'absence de signaux d'orientation éclairés complique le choix de la direction pendant la navigation de nuit.

D'autre part, il existe sur le Danube des secteurs où le balisage est installé soit au début, soit à la fin de la courbe et, malgré que la distance entre ces balises soit de 1-1,5 km, la visibilité réciproque n'existe pas.

De sa part, l'appareil de la Commission estime qu'en vue de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et, en premier lieu de la navigation de nuit, il serait désirable que les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales :

augmentent le nombre des signaux éclairés afin de réaliser la visibilité réciproque ;

effectuent en temps utile la vérification du fonctionnement des signaux éclairés et le déplacement du balisage selon les niveaux d'eau et garantissent la visibilité des feux côtiers ;

informent l'appareil de la Commission du Danube sur les mesures adoptées en vue de la poursuite de l'amélioration du balisage sur leur secteur du Danube.

INFORMATION

sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube

La XIV^e session de la Commission du Danube chargea, par une décision, l'appareil de la Commission d'effectuer l'étude du régime des glaces du Danube et de lui présenter à ce sujet un rapport contenant des déductions et des propositions.

En accomplissant cette tâche l'appareil de la Commission a établi en 1957 un rapport préliminaire sur le régime des glaces du Danube qui fut examiné à la XV^e session de la Commission.

Par la suite, conformément à la décision de ladite session, l'appareil a poursuivi l'étude de cette question et a dressé le rapport définitif sur le régime des glaces du Danube.

Ce rapport comprend les 4 parties suivantes :

- I. Caractéristiques du régime des glaces du Danube sur le secteur du port de Engelhartzell au port de Sulina (km 2200—0).
- II. Relation entre le régime des glaces du Danube et le régime de la température de l'air sur le secteur du port de Devín au port de Sulina (km 1880—0).
- III. Relation entre le régime des glaces du Danube et les conditions géomorphologiques du secteur Adony—Ilok (km 1800—1300).
- IV. Méthodes proposées dans la lutte contre les glaces et résultats prévus.

En analysant le contenu du rapport, il convient de s'arrêter sur certaines questions caractérisant le régime des glaces du Danube.

I. La première partie du rapport contient des données statistiques pour une période de 25 ans, élaborées par l'appareil d'après la documentation reçue des États danubiens et caractérisant le régime des glaces du Danube du port de Engelhartzell au port de Sulina (km 2200—0).

Ces données statistiques ont été élaborées sous forme de tableaux et graphiques, dont les descriptions se trouvent dans le texte.

Sur la base de l'analyse de la caractéristique du régime des glaces du Danube sur le secteur navigable susmentionné on peut établir ce qui suit :

1. *La probabilité de l'apparition des glaces variant sur certains secteurs de 75 à 95%, c'est-à-dire dans des limites relativement restreintes, l'apparition des glaces sur ce secteur peut être considérée comme un phénomène régulier.*

2. *La probabilité de la prise du fleuve variant sur tout le parcours du fleuve de 0 à 77%, c'est-à-dire dans de très vastes limites, la prise du fleuve n'est pas un phénomène régulier sur tous les secteurs du Danube.*

3. Vu que dans la région entre le défilé des Cazanes (km 970) et les ports de Turnu-Severin et Kostol (km 931) le Danube ne gèle jamais, la probabilité de la prise du fleuve y est de 0%. Il s'ensuit que du point de vue de la prise du fleuve *les Portes de Fer partagent le Danube en deux parties distinctes.*

4. Par le calcul des données moyennes concernant la durée de la présence des glaces et de la prise du fleuve, on peut établir que la durée moyenne annuelle des glaces est régulière, tandis que celle de la prise du fleuve est irrégulière.

5. La valeur obtenue par la division du nombre des jours de prise du fleuve par le nombre des jours avec glaces indique, en pourcentage, la caractéristique des secteurs du point de vue de la prise du fleuve. Cette valeur, nommée dans le Rapport "Indice de la prise du fleuve", varie dans de vastes limites.

Quand la valeur de l'indice de la prise du fleuve augmente, le caractère défavorable du lit, du point de vue du régime des glaces, augmente aussi.

Ainsi par exemple, sur le secteur en amont du port de Pöchlarn (km 2044) l'indice de la prise du fleuve est de 0%, c'est-à-dire qu'au cours des 25 années examinées on n'y a pas observé de prise du fleuve. Sur le secteur en aval du port de Pöchlarn (km 2044) jusqu'à la courbe de Bagomer (km 1813) cet indice augmente régulièrement de 0 à 34% et dans la région de la chute géologique, à la pente de Palkovičovo (km 1810), tombe à 14%. En aval de cette section jusqu'à la localité Adony (km 1600) la valeur de l'indice augmente régulièrement jusqu'à 36%, cet accroissement s'accélère ensuite et atteint 62% à la localité Dombori (km 1507). Plus loin, jusqu'au confluent de la Drava, cet indice varie dans de faibles limites et tombe brusquement à 15% dans la région de la localité Ilok (km 1300) pour augmenter régulièrement et atteindre 55% dans le passage étroit de Sikolovac (km 1039).

Dans la région entre le défilé des Cazanes et Turnu Severin—Kostol (km 931) le fleuve n'étant jamais pris par les glaces, cette région est considérée comme la limite amont de *la couche de glace probable* sur le Bas-Danube. Dans cette région l'indice de la prise du fleuve est de 0% et, augmentant vers l'aval, elle atteint 23% à Cetatea (km 811) et 32% à Turnu—Magurele (km 597). Plus loin, en direction du port de Călărași (km 365) elle atteint 62% et reste inchangée jusqu'au port de Cernavoda (km 300). En aval du port de Cernavoda cette valeur augmente et atteint un maximum de 76% au port de Tulcea (km 71). En ce qui concerne l'arrêt des glaces, c'est-à-dire la formation de la prise du fleuve, les études effectuées par secteur permettent d'établir que sur le Danube-Moyen, dans la majorité des cas, une première couche de glace se forme sur le secteur Mohács (km 1448) — confluent de la Drava (km 1383), puis une deuxième couche qui, s'appuyant sur ce champ de glace, se développe vers l'amont. Le deuxième secteur défavorable du point de vue du régime des glaces est celui situé entre le confluent de la Drava (km 1383) et la localité Ilok (km 1300) où nombre de courbes à faible rayon de courbure entravent l'écoulement normal des glaces.

En général, on peut constater que les embâcles et les bouchons de glace peuvent se former sur n'importe quelle section du Danube-Moyen. Toutefois, leur formation et les inondations qui en résultent dépendent des conditions morphologiques du lit et du régime de la température au début du charriage des glaces.

Sur le Bas-Danube, dans la majorité des cas, la glace s'arrête entre les ports Călărăși (km 365) et Brăila (km 170) avant que la couche de glace formée à l'embouchure du Danube se soit développée vers l'amont. La couche de glace formée sur le secteur en amont de Brăila (km 170) n'est pas liée organiquement à la couche de glace du secteur amont.

En ce qui concerne la rupture des glaces sur le Bas-Danube, dans la plupart des cas elle se produit sous l'effet de la hausse de température ou des crues venant de l'Ouest et commence sur ses sections amont. C'est pourquoi le danger des inondations de glaces existe ici tout comme sur le Danube-Moyen. Toutefois, elles y sont plus rares.

II. La deuxième partie du Rapport traite des questions de la relation entre l'apparition des glaces et le régime de la température de l'air.

Il est connu que l'apparition la glace se produit en premier lieu en fonction du régime des températures et que, parallèlement à ce facteur, les conditions morphologiques du lit y jouent un rôle important.

Deux facteurs principaux agissent sur la destruction de la couche de glace, à savoir l'influence mécanique des crues et l'influence thermique de la température en hausse. Plus l'influence thermique augmente par rapport à l'influence mécanique, plus la destruction de la couche de glace ou la formation de glaces est intense. Toutefois, le danger de la formation des bouchons de glace et des inondations qui s'ensuivent apparaît lorsque l'influence thermique est insignifiante par rapport à l'influence mécanique.

D'après les données caractérisant le régime de la température de l'air, dont dispose l'appareil de la Commission, il a été établi que dans le bassin du Bas-Danube le climat est plus rude que dans celui du Danube-Moyen, tant en ce qui concerne la durée des hivers, qu'en ce qui concerne le régime des températures en janvier.

Pour ce qui est du régime de la température des eaux, il a été constaté qu'en hiver la température des eaux de la Drava, de la Sava et de la Velika Morava est supérieure à celle des eaux du Danube, tandis que la température des eaux de la Tisza y est inférieure. Il s'ensuit que la Tisza a une influence défavorable sur le régime des glaces du Danube, tandis que les autres affluents ont une influence favorable.

D'après les sommes des températures d'air négatives précédant l'apparition de la glace et la prise du fleuve, ainsi que d'après les sommes des températures positives précédant la rupture de la glace, il a été constaté que les sommes des températures négatives précédant la première apparition des glaces ont les valeurs suivantes : sur le secteur en amont de Gönyü -27° C/jour, sur le secteur entre le port de Gönyü et le confluent de la Drava -18° C/jour et en aval du confluent de la Drava jusqu'au confluent de la Sava -25° C/jour. Sur le Bas-Danube cette valeur atteint en moyenne -52° C/jour.

La somme des températures d'air négatives précédant la prise du fleuve dépend non seulement du régime de la température de l'air, mais aussi des conditions morphologiques du lit. Cette somme varie dans de plus vastes limites que la somme des températures négatives précédant l'apparition des glaces sur le fleuve.

D'une manière générale, on peut constater que la prise du fleuve sur le Danube-Moyen, sur le secteur en amont du confluent de la Drava, est précédée par une somme de températures d'air négatives dont la valeur atteint -75° C/jour et, en aval du confluent de la Drava -84° C/jour. Sur le Bas-Danube cette valeur atteint -91° C/jour à Cernavoda et -79° C/jour à Tulcea.

La somme des températures d'air positives précédant la rupture des glaces varie sur le Danube Moyen de $+12^{\circ}$ à $+26^{\circ}$ C/jour et sur le Bas-Danube de $+20^{\circ}$ à 35° C/jour.

En ce qui concerne la relation entre les températures précédant l'apparition des glaces, la prise du fleuve et la rupture des glaces, d'une part, et les niveaux d'eau, d'autre part, des déductions générales ont été exposées dans le Rapport; ces déductions indiquent que lors des bas-niveaux la prise du fleuve est précédée par des sommes de températures négatives plus basses, tandis que lors des hauts-niveaux cette apparition est précédée par des sommes de températures d'air négatives plus grandes. La rupture des glaces lors des bas-niveaux est précédée par une somme de températures d'air positives plus basse et lors des hauts-niveaux par une somme supérieure.

III. La troisième partie du Rapport expose les questions concernant la relation entre le régime des glaces et les conditions morphologiques du lit sur le secteur entre les localités Adony et Ilok (km 1600—1300).

Comme il a déjà été indiqué, les conditions morphologiques du lit jouent un rôle important dans l'arrêt des glaces. L'arrêt des glaces sur un secteur quelconque provoque la formation d'une couche de glace de grande superficie et peut aussi occasionner la formation de bouchons de glace.

Il s'ensuit que la cause de la formation de bouchons et d'inondations est l'arrêt des glaces observé généralement sur les sections de fleuve aux conditions morphologiques défavorables. Cette partie du Rapport comprend une analyse détaillée des conditions morphologiques du lit du secteur entre les localités Adony et Ilok (km 1600—1300), secteur sur lequel la glace s'arrête le plus fréquemment.

Sur les secteurs de fleuve où les dimensions du lit (largeur, profondeur et rayon de courbure) sont garanties et ne varient que faiblement, l'écoulement des glaces se produit dans des conditions favorables.

Il faut noter que dans le cadre du plan général de la régularisation du Danube-Moyen, la largeur du lit a été établie à 450 m, toutefois, pour diverses raisons, cette régularisation n'a été réalisée que jusqu'à la localité Fajsz (km 1506).

Les tableaux et les graphiques élaborés par l'appareil de la Commission permettent d'établir qu'entre le port de Mohács et la localité Ilok (km 1448—1300), lors des niveaux moyens le lit du fleuve est caractérisé par son élargissement et la formation de bancs, tandis que lors des bas-niveaux par son rétrécissement. Ainsi par exemple, lors des bas-niveaux la largeur du lit au km 1389,3 ne dépasse pas 200 m.

Cette partie du Rapport traite aussi des questions de la sinuosité du lit. Il est connu que le régime de la sinuosité du lit est caractérisé par des valeurs de proportion inverse au rayon de courbure, c'est-à-dire par le degré de courbure et l'angle de cercle des courbes.

Afin d'indiquer le régime de la sinuosité du lit, l'appareil a établi le coefficient de courbure. Ce coefficient a été obtenu par la multiplication des valeurs de courbure par les valeurs de l'angle de cercle. D'après les études qui ont été effectuées il a été constaté que, du point de vue de l'écoulement des glaces, les courbes les plus défavorables sont les groupes de courbes se trouvant entre Apatin et le confluent de la Drava, les localités Staklar et Borovo, Tovarnik et Kazuk, Baja et Sárospart et près de la localité Dunaszekcső.

Il a été constaté que sur le secteur mentionné, long de 300 km (Adony—Ilok), les conditions de l'écoulement des glaces sont plus favorables entre Adony et Fajsz (km 1600—1506) que sur le secteur entre le confluent de la Drava (km 1383) et la localité Ilok (km 1300). Il y a en tout sur le secteur considéré 30 points où la glace flottante s'arrête quand sa quantité correspond à un degré de recouvrement du lit inférieur à 80% du recouvrement du profil idéal. Parmi ces 30 points défavorables 23 se trouvent sur le secteur Fajsz-confluent de la Drava (km 1506—1383).

IV. La quatrième partie du Rapport traite des méthodes de lutte contre les glaces et des résultats pouvant être obtenus.

Les déductions et propositions générales suivantes ont été établies dans ce domaine :

1. Un des facteurs importants dans la lutte contre les glaces pendant la période de son écoulement est la communication en temps utile d'informations exactes au sujet de la situation journalière des glaces. A cette fin il serait désirable :

a) d'élargir le réseau des stations météorologiques et des échelles hydrométriques le long du fleuve ;

b) de continuer à perfectionner le service d'information sur le régime des glaces ;

c) d'effectuer régulièrement des relevés de l'épaisseur de la glace et des profils en long et en travers pendant la période des glaces.

2. L'une des méthodes les plus efficaces pouvant garantir l'écoulement sans entrave des glaces est la *régularisation du lit* à condition, toutefois, que cette mesure soit appliquée tout le long d'un secteur donné.

3. Une méthode de lutte directe est la destruction et l'amollissement de la couche de glace. La glace peut être détruite par l'emploi de brise-glaces et d'explosifs, tandis que l'amollissement de la couche de glace peut être obtenu par le maintien de la fonte des glaces.

a) Pour que l'emploi des brise-glaces soit efficace, il est nécessaire qu'en aval de la section où ils travaillent il se trouve une grande nappe d'eau libre pour l'écoulement des glaces.

b) Par l'emploi des brise-glaces on peut :

soit prévenir, soit ralentir la formation de l'embâcle ;

mettre en mouvement la couche de glace à la fin de l'hiver.

4. Sur les grands fleuves on ne peut espérer obtenir des succès importants dans la destruction des bouchons de glace par l'emploi d'explosifs. Toutefois, si cette mesure est appliquée avant le commencement du travail des brise-glaces, elle donne des résultats positifs. Les expériences faites sur les fleuves européens de l'Union Soviétique en donnent l'exemple.

5. Lors de l'emploi préalable d'explosifs, il est utile de recouvrir d'une matière sombre la surface de la couche de glace. L'appareil de la Commission juge que dans les conditions existant sur le Danube une telle méthode peut donner des résultats positifs et il serait désirable de procéder à des expériences dans cette direction.

L'emploi d'explosifs et le recouvrement de la surface de la glace par une matière sombre faciliteront sensiblement le travail des brise-glaces et augmenteront leur efficacité.

En ce qui concerne les bombardements aérien et terrestre, cette mesure n'a pas donné de résultats efficaces.

6. La construction d'un grand nombre de centrales hydro-électriques sur Danube modifiera considérablement le régime des glaces du fleuve. Toutefois, les expériences effectuées sur les secteurs où de tels objectifs ont été construits (Haut-Danube) ne permettent pas encore d'établir les modifications que subira le régime des glaces sur le Danube-Moyen et sur le Bas-Danube après que des centrales hydro-électriques y seront construites.

Il faut noter qu'aucune des méthodes exposées ne garantit totalement l'écoulement des glaces, c'est-à-dire l'impossibilité de la formation de bouchons de glace et des inondations qui en découlent. Toutefois, l'appareil estime que si les Etats danubiens poursuivront à unir et à concerter leurs efforts, ceci contribuera au développement de méthodes de lutte efficaces contre les embâcles qui sont les causes des inondations sur le Danube.

En conclusion, il faut souligner que le Rapport sur le régime des glaces du Danube ne prétend pas avoir épuisé l'étude de ce problème. Néanmoins, l'appareil estime que ce Rapport pourrait servir d'ouvrage de référence aux organismes compétents s'occupant des problèmes de la lutte contre les inondations provoquées sur le Danube par les glaces et à ceux qui s'occupent de l'exploitation de la flotte danubienne.

Tel est brièvement le résumé de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube, effectuée par l'appareil en 1955—1958.

II
DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté le 15 janvier 1959, à la première séance)

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958.
2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1958.
3. Examen du projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
4. Examen du projet de propositions 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.
5. Information sur l'état de l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
6. 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.
7. Information concernant l'étude par l'appareil des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures.
8. Information sur les résultats de l'étude scientifique des questions du régime des glaces du Danube.
9. 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 — (CD/SES 16/32).
10. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959.
11. Approbation du budget de la Commission du Danube pour 1959.
12. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVIII^e session de la Commission du Danube.
13. Divers.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME 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 1958

(Adoptée le 15 janvier 1959. à la première séance)

Ayant examiné et discuté le Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1958 et le Rapport du groupe de travail, la XVII^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 1959 :

| | | |
|--------|---|--------------------|
| actif | — | 182 732,49 forints |
| passif | — | 182 732,49 forints |

conformément à l'annexe au document CD/SES 17/6.

2. Transférer au budget de 1959 le solde du budget de 1958 s'élevant à 175 982,53 forints.

3. Approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions financières.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

au sujet de l'information de l'appareil de la Commission concernant les documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et l'établissement de propositions visant leur unification

(Adoptée le 15 janvier 1959, à la première séance)

Après avoir entendu et discuté l'information de l'appareil de la Commission au sujet des documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et de l'établissement de propositions visant leur unification, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube.
2. Approuver les propositions exposées dans ladite information au sujet de l'unification des documents de bord des bâtiments naviguant sur le Danube, affectés à la navigation internationale et charger l'appareil d'établir en 1959 :
 - a) le projet d'attestation de bord unifiée rassemblant autant que possible les documents indiqués aux points 1, 2, 5, 8, 10 (deuxième alinéa) et 11 de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ;
 - b) le projet d'attestation de bord unifiée pour les bâtiments de la catégorie "petites embarcations".

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant l'information de l'appareil de la Commission sur les résultats de
l'étude scientifique du régime des glaces du Danube

(Adoptée le 20 janvier 1959, à la deuxième séance)

Après avoir écouté l'information de l'appareil de la Commission sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube sur les résultats de l'étude scientifique du régime des glaces du Danube.
2. Charger l'appareil de la Commission du Danube de publier sur ronéo et de diffuser aux États danubiens et aux Administrations fluviales, dans la première moitié de 1959, le Rapport sur le régime des glaces du Danube.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'information au sujet de 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

(Adoptée le 20 janvier 1959, à la deuxième séance)

Après avoir écouté l'information de l'appareil de la Commission concernant l'élaboration des questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, en voie d'établissement, la dix-septième session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil.

2. Recommander à l'appareil de la Commission de continuer à prendre part à l'activité 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.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958

(Adoptée le 20 janvier 1959, à la deuxième séance)

Après avoir discuté le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver l'activité déployée par l'appareil de la Commission du Danube en 1958 et prendre note du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958.

2. Approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958 et recommander à l'appareil de la Commission de tenir compte dans son activité des observations et propositions indiquées dans le Rapport.

3. Prendre note du Rapport du groupe d'experts chargé des questions juridiques (doc. GE/58—1) et du Rapport du groupe d'experts chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube et de quelques questions d'ordre nautique (doc. GE/58—2).

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube

(Adoptée le 20 janvier 1959, à la deuxième séance)

Après avoir écouté et discuté le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

2. Adopter, à l'exception des § I. litt. a) (profondeur minima du chenal dans la deuxième étape), § V. (hauteur libre des passes navigables des ponts) et § VI. litt. b) (gabarits des écluses sur le secteur Gönyü—Budapest), le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube établi par l'appareil de la Commission en tenant compte des modifications apportées par le groupe de travail.

3. Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser sur les gabarits adoptés dans l'établissement des plans relatifs à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

4. Convoquer en avril—mai 1959 une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape, de la hauteur libre des passes navigables des ponts ainsi que des gabarits des écluses pour le secteur Gönyü—Budapest.

5. Charger l'appareil de la Commission de présenter à la XVIII^e session de la Commission du Danube le projet définitif des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, compte tenu des propositions de la réunion d'experts susmentionnée.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Adopter le projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube établi par l'appareil de la Commission, compte tenu des modifications apportées par le groupe de travail, l'inclure dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube en rédigeant l'article 10 des Dispositions comme suit :

Pavillon et marques d'identification Tout bâtiment naviguant sur le Danube porte à la poupe, du lever jusqu'au coucher du soleil, le pavillon de l'Etat auquel il appartient. En outre, il doit porter des marques d'identification apposées selon les dispositions ci-dessous :

§ 1. *Nom ou numéro du bateau.* Le nom ou le numéro est porté sur les deux côtés du bâtiment et à la poupe ; il doit aussi être apposé de façon à être visible de l'arrière. Il en est de même pour le bateau à roues qui doit porter le nom ou le numéro sur les tambours des roues.

Si en cas de remorquage à couple ou par poussée les inscriptions ne sont pas visibles sur le remorqueur, des panneaux portant le nom ou le numéro sont installés sur les rampes de la passerelle, des deux côtés du bateau.

§ 2. *Port d'attache ou lieu d'immatriculation.* Les inscriptions indiquant le port d'attache ou le lieu d'immatriculation sont apposées à l'arrière du bateau.

§ 3. *Appartenance du bateau (propriétaire).* Le nom (entier ou abrégé) de l'organisation (propriétaire) à laquelle le bateau appartient est apposé à l'avant sur les deux côtés du bateau.

Sur les non-automoteurs cette inscription est aussi apposée à l'arrière du bateau.

§ 4. *Nationalité du bateau.* Afin d'indiquer la nationalité du bateau, les premières lettres de l'Etat sont apposées après le port d'attache ou le lieu d'immatriculation. Dans le cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bateau, l'apposition de ces lettres est facultative.

§ 5. *Nombre de passagers admis.* Tout bateau à passagers doit porter, outre les inscriptions indiquées aux §§ 1—4, l'indication du nombre maximum de passagers autorisés au transport. Cette inscription est apposée à bord du bateau à un endroit bien apparent.

§ 6. *Portée en lourd.* La portée en lourd en tonnes des bateaux à marchandises est indiquée en caractères plus petits sur les deux côtés, au-dessous du nom ou du numéro du bâtiment.

§ 7. *La devise* peut être apposée sur la cheminée ordinaire ou sur la cheminée à échappement du bateau afin d'indiquer son appartenance.

§ 8. "*Petites embarcations*"

a) *Nom ou numéro du bateau*

Le nom ou le numéro est apposé à l'extérieur du bateau, sur les deux côtés.

b) *Nom et adresse de l'organisation à laquelle appartient le bateau*

Le nom et l'adresse de l'organisation à laquelle appartient le bateau, ou le nom et l'adresse du propriétaire sont apposés à un endroit apparent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur du bateau.

Remarques:

1. Les indications mentionnées au point a) peuvent être remplacées par le numéro d'immatriculation.

2. Les canots de sauvetage et les canots à moteur faisant partie du grément du bateau portent, soit à l'intérieur soit à l'extérieur, le nom ou le numéro de leur bateau.

§ 9. *Caractères et leurs dimensions.* Toute inscription sur le bateau doit être apposée en caractères latins bien lisibles, dont la couleur se distingue nettement du fond. La hauteur des caractères et des chiffres indiquant le nom ou le numéro du bateau doit être d'au moins 20 cm et celle des autres inscriptions d'au moins 15 cm.

Sur les bateaux de la catégorie "petites embarcations" la hauteur des caractères ou des chiffres indiquant le nom et le numéro doit être d'au moins 10 cm.

La largeur des caractères et les intervalles entre eux doivent être proportionnés à leur hauteur et aux dimensions du bateau.

Au cas où l'organisation (propriétaire) estimerait utile d'apposer sur les bâtiments les inscriptions en caractères nationaux, celles-ci seront ajoutées en caractères latins.

2. Recommander aux États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de se baser dans leurs Règlements sur la présente rédaction de l'article 10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

3. Approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Propositions sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube.

4. Charger l'appareil de la Commission du Danube de diffuser en février de l'année courante à tous les États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, le nouveau texte adopté de l'article 10 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'introduction de modifications dans le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Effectuer une étude complémentaire de la question concernant la revision du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et, en conséquence, ajourner l'examen du projet de Compléments au Règlement présenté par l'appareil de la Commission.

2. Charger le groupe d'experts sur les questions juridiques (avec la participation éventuelle de spécialistes dans les questions financières) d'élaborer en 1959 le projet du nouveau Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube ou le projet des compléments et modifications devant être apportés dans le Règlement ; présenter un projet correspondant à l'une des prochaines sessions de la Commission du Danube.

3. Charger l'appareil de la Commission d'établir pour le groupe d'experts sur les questions juridiques les considérations au sujet de la question examinée, en exposant les dispositions principales du nouveau Règlement ou les modifications devant être apportées dans le Règlement en vigueur, et de présenter la documentation au sujet des règlements appliqués par d'autres organisations internationales.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
au sujet de l'Information sur l'étude par l'appareil de la Commission des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

Après avoir écouté l'Information au sujet de l'étude par l'appareil de la Commission des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures, la XVII^e session de la Commission DÉCIDE :

1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission.
2. Recommander à l'appareil de poursuivre l'étude des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures.
3. Convoquer en 1959 le groupe d'experts chargé des questions juridiques afin de discuter :
 - la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ;
 - les droits réels sur les bateaux en navigation intérieure ;
 - l'immatriculation des bateaux en navigation intérieure.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le projet du budget de la Commission du Danube pour 1959

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

Après avoir entendu et discuté le projet du budget de la Commission présenté pour 1959, ainsi que le Rapport du groupe de travail, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1959 dans la somme de 3 627 000 forints pour le chapitre des recettes et 3 627 000 forints pour le chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 17/18.

2. Pour couvrir les dépenses de la Commission en 1959 établir, conformément à l'article 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 571 000 forints.

3. Continuer à payer les appointements des fonctionnaires en forints.

4. Porter le solde du bilan au 1^{er} janvier 1959, dans la somme de 176 000 forints, et les autres recettes prévues s'élevant à 25 000 forints au budget de la Commission du Danube pour 1959.

5. Approuver le rapport du groupe de travail pour l'examen du budget de la Commission du Danube pour 1959.

ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION**DE LA XVIII^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE**

(Adopté le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

1. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XVIII^e session les questions suivantes :

a) Dixième anniversaire de la Commission du Danube (Rapport du Président).

b) Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1959.

c) Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959.

d) Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

e) Projet de propositions de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

i) Projet du schéma du rassemblement de données sur l'état du chenal du Danube et information de l'appareil de la Commission conformément à ce schéma.

g) Projet d'attestation de bateau unifiée pour les bâtiments naviguant sur le Danube.

h) Dispositions des stations et des postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube et leur programme d'observations. (Information de l'appareil de la Commission.)

i) Protection des eaux du Danube contre la pollution (Information de l'appareil de la Commission sur les mesures appliquées par les Etats danubiens).

j) Plan de travail de la Commission du Danube pour 1960.

k) Budget de la Commission du Danube pour 1960.

l) Election du Président, du Vice-Président et du Secrétaire de la Commission.

m) Nomination du Directeur, de ses adjoints, des chefs de section et du chef-comptable de l'appareil de la Commission.

n) Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XIX^e session de la Commission du Danube.

o) Divers.

2. Convoquer la XVIII^e session de la Commission du Danube à Budapest pour le 20 janvier 1960.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant la nomination du chef de la section administrative et d'intendance
de l'appareil de la Commission du Danube

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

La XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver la libération de M. Ervin Csák de ses fonctions de chef de la section administrative et d'intendance de la Commission.
2. Nommer M. Béla Hlatky au poste de chef de la section administrative et d'intendance de la Commission.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élaboration de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élaboration de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission du Danube.

2. Charger l'appareil de la Commission de se baser, dans la poursuite de l'élaboration des questions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, sur les principes exposés dans son information.

3. Prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 l'établissement du projet de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et, après son examen par les experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales, le présenter à la XVIII^e session de la Commission du Danube.

PLAN DE TRAVAIL

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1959

(Adopté le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

1. Afin de préparer la documentation nécessaire à l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube, l'appareil de la Commission doit en 1959 :

- a) Recueillir auprès des Etats danubiens, des Administrations fluviales spéciales et de la Commission du COMECON la documentation au sujet des ouvrages hydrotechniques déjà construits, en voie de construction ou projetés dans l'intérêt de la navigation sur les secteurs respectifs du Danube.
- b) Préparer le projet définitif des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube et le présenter à l'examen de la XVIII^e session de la Commission.
- c) Poursuivre l'étude du régime des seuils du Danube, notamment :
 - i) terminer l'étude et la systématisation des données sur le régime des seuils du Danube pour la période 1946—1957 ;
 - ii) établir un tableau synoptique unifié des données fournies annuellement à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et élaborer les méthodes à appliquer pour l'obtention de ces données, compte tenu des dispositions des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube ;
 - iii) rassembler, étudier et généraliser les données sur le volume des travaux de dragage effectués par les Etats danubiens sur leurs secteurs, ainsi que celles reflétant les indices économiques de ces travaux ;
 - iv) établir le projet des fiches des seuils et, en premier lieu, des seuils les plus stables, sur la base des données fournies par les Etats danubiens conformément aux points précédents.

2. Participer, dans les questions liées à l'amélioration des conditions sur le Danube, aux travaux de la Commission du COMECON s'occupant de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube ainsi qu'aux travaux des autres organisations internationales s'occupant des questions de la navigation intérieure.

3. Etablir et éditer, sur la base de la documentation recueillie auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, la description du chenal du Danube par secteur et, en premier lieu, pour les secteurs soumis à de fréquents changements d'ordre nautique.

4. Elaborer le schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube et, après son examen à la réunion du groupe d'experts, le présenter à l'approbation de la XVIII^e session. A partir de 1959, recueillir ces données auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales d'après le schéma mentionné et les présenter sous forme d'information aux sessions ordinaires de la Commission du Danube.

5. Rééditer, compte tenu des changements survenus, les cartes de pilotage du Danube du port de Devín (km 1880) au port de Mohács (km 1448) et préparer l'édition des cartes de pilotage du secteur autrichien du Danube.

6. Poursuivre l'établissement et la diffusion aux Etats danubiens des bulletins hydrologiques mensuels et des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube (ces dernières par télégramme).

7. Editer l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1957 et préparer la publication de l'Annuaire pour 1958. En outre, recueillir les données pour les secteurs allemand et autrichien du Danube en vue de la préparation de l'édition d'un Complément à l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube.

8. Poursuivre le recueil et l'étude de la documentation reçue des Etats danubiens en vue de l'élaboration de propositions visant la poursuite du développement des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, en particulier de la documentation caractérisant la disposition des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube, et présenter à ce sujet une information à la XVIII^e session.

9. Préparer le projet d'attestation de bord unifiée, en rassemblant autant que possible les documents de bord indiqués sous points 1, 2, 5, 8, 10 (deuxième alinéa) et 11 de l'art. 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, le projet d'attestation de bord unifiée pour les bâtiments de la catégorie "petites embarcations" et les présenter à l'examen de la XVIII^e session de la Commission du Danube.

10. Préparer le projet de propositions au sujet de la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et le présenter à l'examen de la XVIII^e session de la Commission du Danube.

11. Recueillir auprès des Etats danubiens la documentation caractérisant la situation dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution et présenter à ce sujet à la XVIII^e session une information qui tient compte de la pollution des eaux par la navigation.

12. Recueillir et étudier les propositions des Etats danubiens au sujet de la modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.

13. Recueillir auprès des Etats danubiens la documentation sur l'application des nouvelles méthodes de gouverne sur le Danube (poussage, radar, etc.) ainsi que sur l'expérience acquise dans l'emploi de matières réfléchissantes

et de couleurs phosphorescentes sur les signaux de balisage. Etablir à ce sujet un rapport général qui sera publié sur ronéo et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

14. Entreprendre l'étude des types de bâtiments et des méthodes de gouverne pouvant être recommandés après la réalisation du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, en particulier dans la navigation sur les lacs d'accumulation, compte tenu de la flotte danubienne actuelle et de l'expérience acquise dans la construction et l'exploitation de la flotte dans les pays où de tels objectifs ont déjà été construits sur les fleuves.

15. Convoquer en avril—mai 1959 une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape, de la hauteur libre des passes navigables des ponts et des gabarits des écluses sur le secteur Gönyü—Budapest.

16. Convoquer une deuxième réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de questions d'ordre nautique et technique. A titre d'orientation, inclure à l'ordre du jour de cette réunion les questions suivantes :

- a) projet d'attestation de bord unifiée ;
- b) projet de propositions de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube ;
- c) propositions sur la modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube ;
- d) étude du régime des seuils du Danube.

17. Dresser et publier sur ronéo le Bulletin sur le trafic du Danube en 1956—1957 et préparer la publication du Bulletin sur le trafic en 1958.

18. Poursuivre le rassemblement et l'étude des données au sujet du volume du trafic en perspective sur le Danube, compte tenu de la liaison éventuelle du Danube à d'autres bassins.

19. Editer l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube, comprenant leurs schémas et leurs données caractéristiques principales.

20. Dresser et éditer le Recueil des droits en vigueur sur le Danube comprenant des données au sujet des droits de port, particuliers, de navigation et autres perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube.

21. Editer le Recueil des lois concernant la navigation danubienne en vigueur dans les Etats danubiens. A cette fin, les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales enverront à l'appareil de la Commission dans le délai le plus bref la documentation requise dans une des langues officielles de la Commission.

22. Dresser et publier les Procès-verbaux de la XVII^e session de la Commission du Danube.

23. Publier sur ronéo, dans la première moitié de 1959, le Rapport sur le régime des glaces du Danube et le diffuser aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

24. Terminer la préparation et éditer le Recueil des Accords et traités en vigueur conclus sur les questions de navigation sur le Danube.

25. Convoquer la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions juridiques. A titre d'orientation, inclure dans l'ordre du jour de cette réunion les questions suivantes :

- a) limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ;
- b) droits réels sur les bateaux en navigation intérieure ;
- c) immatriculation des bateaux en navigation intérieure ;
- d) questions concernant le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

26. Poursuivre l'établissement et la classification des annotations sur la documentation paraissant au sujet des questions présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne et pour l'activité de la Commission du Danube et envoyer trimestriellement aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales la liste des annotations.

27. Partant du point de vue de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1959 aux travaux :

- a) du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU ;
- b) du Sous-comité des transports par voies navigables de la CEE de l'ONU ;
- c) du Groupe de travail du droit fluvial de la CEE de l'ONU ;
- d) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure ;
- e) des groupes d'experts formés, ou qui seront formés auprès de la CEE de l'ONU pour l'examen de questions relevant de la navigation intérieure (réseau unifié des voies navigables en Europe, nouvelles méthodes de gouverne etc.) ;
- f) des Commissions auprès du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle dans le domaine des questions de la construction d'ouvrages hydro-techniques sur le Danube et de la navigation danubienne.
- g) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome sur les questions de l'unification de certaines parties du droit fluvial ;
- h) d'autres organisations internationales et des réunions tenues par les Etats danubiens au sujet des questions de la navigation sur le Danube.

28. Organiser, en accord avec les organismes compétents des Etats danubiens, un voyage d'étude sur le Danube conformément au point 3 de la Décision de la Commission du Danube (doc. CD/SES 17/32) adoptée le 23 janvier 1959.

29. Préparer le plan de travail et le projet du budget de la Commission pour 1960.

DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube

(Adoptée le 23 janvier 1959, à la troisième séance)

Après avoir écouté et discuté l'information de l'appareil de la Commission au sujet de la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube.

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'examiner la question de l'amélioration du balisage sur le Danube en prévoyant les mesures suivantes :

- augmenter le nombre des signaux éclairés afin de réaliser la visibilité réciproque ;
- effectuer en temps utile la vérification du fonctionnement des signaux éclairés et le déplacement requis du balisage selon les niveaux d'eau, et garantir la visibilité des signaux côtiers ;
- informer l'appareil de la Commission du Danube sur les mesures prises en vue de la poursuite de l'amélioration du balisage sur leur secteur du Danube ;
- attirer l'attention des bateliers sur la nécessité d'adopter des mesures pour la sauvegarde des signaux de balisage sur le Danube.

3. En vue d'un échange d'expériences et de l'élaboration de propositions communes visant l'amélioration du balisage et d'autres mesures techniques prises par les Etats danubiens afin d'améliorer les conditions de la navigation, charger l'appareil de la Commission d'organiser en 1959—1960, en accord avec les organismes compétents des pays danubiens, un voyage d'étude sur le Danube avec la participation sur tout le parcours de représentants des organismes compétents et des sociétés de navigation sur le Danube. Il est présumé que chaque Etat danubien présentera un bâtiment pour l'inspection de son secteur.

Ecouter à une prochaine session de la Commission du Danube le rapport sur ce voyage d'étude et les propositions qui en résultent.

III
PROJETS ET AMENDEMENTS

ORDRE DU JOUR PRELIMINAIRE

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1958.
2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1958.
3. Examen du projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
4. 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.
5. Information sur l'état de l'élaboration des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
6. 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.
7. Information concernant l'étude par l'appareil des questions juridiques concernant la navigation sur les voies d'eau intérieures.
8. Information sur les résultats de l'étude scientifique des questions du régime des glaces du Danube.
9. 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 — (CD/SES 16/32).
10. Adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959.
11. Approbation du budget de la Commission du Danube pour 1959.
12. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XVIII^e session de la Commission du Danube.

PROJET DE DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE au sujet de l'information de l'appareil de la Commission concernant les documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et l'établissement de propositions visant leur unification

Après avoir écouté et discuté l'information de l'appareil de la Commission au sujet des documents de bord recueillis auprès des Etats danubiens et de l'établissement de propositions visant leur unification, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube.

2. Approuver les propositions exposées dans la dite information au sujet de l'unification des documents de bord des bâtiments naviguant sur le Danube et charger l'appareil d'établir en 1959 :

- a) le projet d'attestation de bord unifiée rassemblant les documents indiqués aux points 1, 2, 5, 8, 10 (deuxième alinéa) et 11 de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ;
- b) le projet de certificat de bateau unifié pour les bâtiments de la catégorie "petites embarcations" affectés à la navigation internationale.

PROPOSITIONS

sur l'unification des marques d'identification des bâtiments naviguant sur le Danube

Tout bâtiment naviguant sur le Danube doit porter des marques d'identification apposées selon les dispositions suivantes :

§ 1. *Nom ou numéro du bâtiment.* — Le nom ou le numéro est porté sur les deux côtés du bateau et à l'arrière. Sur les bateaux à roues le nom ou le numéro est porté sur les tambours des roues et à l'arrière.

Si, en cas de remorquage à couple ou par la poussée, les inscriptions ne sont pas visibles sur le remorqueur, des panneaux portant le nom ou le numéro du bâtiment devront être installés sur les rampes de la passerelle, des deux côtés du bateau.

§ 2. *Port d'attache ou lieu d'immatriculation.* — Le port d'attache ou le lieu d'immatriculation est apposé à l'arrière du bateau.

§ 3. *Appartenance du bateau (propriétaire).* — Le nom (entier ou abrégé) de l'organisation (propriétaire) à laquelle le bateau appartient est apposé à la proue, soit avant, soit au-dessus du nom ou du numéro du bateau. Sur les non-automoteurs cette inscription est aussi apposée à l'arrière du bateau.

§ 4. *Nationalité du bateau.* — Afin de déterminer la nationalité du bateau, les lettres distinctives suivantes sont apposées sur les deux côtés du bateau après le nom de l'organisation (propriétaire) : D (République Fédérale d'Allemagne), A (Autriche), BG (Bulgarie), M (Hongrie), RM (Roumanie), CS (Tchécoslovaquie), SR (URSS), JU (Yougoslavie).

Au cas où le nom de l'organisation (propriétaire) permet d'établir la nationalité du bateau, l'apposition des lettres susmentionnées est facultative.

§ 5. *Nombre de passagers admis.* — Tout bateau à passagers doit porter, outre les inscriptions indiquées aux §§ 1—4, l'indication du nombre maximum de passagers autorisés au transport. Cette inscription est apposée à bord du bateau à un endroit bien apparent.

§ 6. *Portée en lourd du bateau.* — Sur les bateaux à marchandises la portée en lourd en tonnes est indiquée sur les deux côtés, soit au-dessus, soit après le nom ou le numéro du bâtiment.

§ 7. “*Petites embarcations*”.

a) *Nom ou numéro du bateau*

Le nom ou le numéro du bateau est apposé à l'extérieur du bateau, sur les deux côtés.

b) *Nom de l'organisation à laquelle appartient le bateau ou nom et domicile du propriétaire*

Le nom de l'organisation à laquelle appartient le bateau ou le nom et le domicile du propriétaire sont apposés à un endroit apparent à l'extérieur du bateau.

Remarques :

1. Les indications mentionnées aux points a) et b) ci-dessus peuvent être remplacées par le numéro d'immatriculation.
2. Les canots faisant partie du gréement du bateau portent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, le numéro ou le nom de ce bateau.

§ 8. *Caractères et leurs dimensions.* — Toute inscription sur le bateau doit être apposée au moyen de caractères latins bien lisibles et indélébiles en couleur se distinguant nettement du fond. La hauteur des caractères et des chiffres indiquant le nom ou le numéro du bateau (à l'exception des bateaux faisant partie de la catégorie de “petites embarcations”) doit être d'au moins 20 cm et celle des autres inscriptions d'au moins 15 cm.

Pour les bateaux de la catégorie “petites embarcations”, la hauteur des caractères et des chiffres indiquant le nom ou le numéro du bateau doit être d'au moins 10 cm. La largeur des caractères et les intervalles entre eux doivent être proportionnés à leur hauteur et aux dimensions du bateau.

Au cas où l'organisation (propriétaire) estimerait utile d'apposer les inscriptions sur les automoteurs en caractères nationaux, des panneaux portant ces inscriptions en caractères latins doivent être installés sur les rampes du pont, des deux côtés du bateau.

PROJET DE RECOMMANDATIONS

RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES GABARITS DU CHENAL ET DES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES SUR LE DANUBE

Les présentes Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube ont été élaborées par l'appareil de la Commission du Danube, conformément à la Décision adoptée par la XVI^e session de la Commission.

Les Recommandations comprennent trois parties :

- I. Gabarits recommandés pour le chenal et les ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
- II. Argumentation des gabarits recommandés pour le chenal et les ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
- III. Annexes.

I

GABARITS RECOMMANDES POUR LE CHENAL ET LES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES SUR LE DANUBE

A. GABARITS DU CHENAL

§ I. Profondeur minima du chenal.

a) *Sur le secteur Devín—Brăila (km 188—170).*

Première étape. — Il est recommandé que tout projet visant à l'amélioration des conditions de navigation sur ce secteur du Danube garantisse une profondeur de 25 dm à l'étiage navigable et de régularisation. Par ailleurs, dans la première période (d'une durée approximative de 5 ans à partir de 1959) il convient d'assurer par les travaux de régularisation une profondeur minima de chenal de 20 dm.

Deuxième étape. — Lors de l'établissement des projets de canalisation faisant partie de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, il est recommandé de prévoir une profondeur minima de chenal d'au moins 35 dm.

b) *Sur le secteur Brăila (km 170) — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina.*

Il est recommandé que tout projet visant à l'amélioration des conditions de navigation sur ce secteur du Danube garantisse au moins une profondeur de 24 pieds à l'étiage navigable et de régularisation.

§ II. Largeur minima du chenal

a) *Sur les secteurs à terrain meuble*, il est recommandé que tout projet visant l'amélioration des conditions de navigation sur le parcours navigable du Danube en aval de Devín garantisse une largeur de 150 m sur le secteur Devín—Gönyű (km 1880—1791) et de 180 m sur le secteur en aval de Gönyű avec augmentation jusqu'à 200 m dans les courbes de ce secteur.

Sur les secteurs particulièrement difficiles, par exception, il est suffisant de garantir pour la largeur du chenal en amont de Gönyű 120 m et en aval de Gönyű 150 m. Dans la disposition des ouvrages de régularisation sur de tels secteurs du fleuve, il serait désirable de prévoir la possibilité de garantir à l'avenir une largeur de chenal minima de 150, respectivement 180 m.

b) *Sur les secteurs à lit ou à seuils rocheux*, il convient d'établir la largeur du chenal selon le caractère du lieu, compte tenu des conditions morphologiques. Il est recommandé d'y prévoir une largeur de 100 m au moins à l'étiage navigable et de régularisation.

Remarque — La largeur minima recommandée pour le chenal ne se rapporte pas aux canaux latéraux, au canal de Sulina et au secteur des Portes de Fer.

§ III. Rayon de courbure minimum du chenal

Il est recommandé que tout projet visant l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube et l'écoulement sans entrave des glaces garantisse sur le parcours navigable de Devín (km 1880) à la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina un rayon de courbure minimum de 1000 m d'après l'axe du chenal.

Sur les secteurs défavorables par leurs conditions géomorphologiques, on peut admettre, par exception, la diminution jusqu'à 750 m du rayon de courbure minimum susmentionné.

B. GABARITS DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS

§ IV. Largeur libre

Afin de garantir le passage des convois, il est recommandé de prévoir dans les projets de construction de ponts sur le Danube les largeurs libres suivantes :

a) sur le secteur du confluent de la Morava (km 1880,3) au confluent de la Drava (km 1383), 100 m au moins ;

b) sur le secteur en aval du confluent de la Drava (km 1383), 150 m au moins.

Sur les secteurs sinueux du fleuve, il est recommandé de prévoir une augmentation de la largeur libre minima des passes navigables des ponts par rapport aux valeurs indiquées ci-haut. En même temps, l'augmentation de la largeur libre des passes des ponts doit être déterminée, compte tenu des conditions spécifiques du fleuve dans la région de construction du pont, notamment de la courbure de la courbe, de la direction du courant, des vents prédominants, etc.

§ V. *Hauteur libre*

a) *Sur les sections du fleuve où les conditions de navigabilité seront améliorées par la régularisation du courant libre*, il est recommandé que tout projet de construction de nouveau pont sur le secteur du Danube du confluent de la Morava (km 1880,3) à Brăila (km 170) prévoie pour les passes navigables une hauteur libre d'au moins 8,5 m au-dessus du haut-niveau navigable adopté (annexe N° 5)

b) *Sur les sections du fleuve où les conditions de navigation seront améliorées par canalisation*, il est recommandé que tout projet de construction de nouveau pont sur le secteur du confluent de la Morava (km 1880,3) à Brăila (km 170) prévoie pour les passes navigables une hauteur libre d'au moins 10 m au-dessus du niveau normal de retenue.

C. GABARITS DES ECLUSES

Lors de l'établissement des projets de construction d'écluses sur le parcours navigable du Danube de Devín (km 1880) à la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, il est recommandé de prévoir des gabarits qui correspondraient entièrement aux exigences actuelles et futures de la navigation (formes et dimensions des bâtiments et des convois et trafic). En général, il est désirable de prévoir pour les écluses des gabarits garantissant le passage simultané à travers un sas de tout un convoi avec remorqueur.

Il est aussi recommandé que tout projet de construction d'écluses prévoie l'établissement de deux sas accolés aux gabarits susmentionnés, afin de permettre l'éclusage simultané des convois dans les deux sens.

Il est recommandé, à titre d'orientation, que tout projet de construction d'écluses prévoie pour les sas les dimensions minima suivantes :

a) *sur le secteur Devín—Gönyü (km 1880—1791)*

longueur utile — 230 m
largeur utile — 24 m
profondeur au seuil — 4,5 m

b) *sur le secteur en aval de Gönyü*

longueur utile — 310 m
largeur utile — 30—32 m
profondeur au seuil — 4,5 m

En vue d'économiser le volume d'eau requis pour l'éclusage des bateaux isolés, il est recommandé de partager un sas en deux par la construction de portes intermédiaires, de sorte que le petit sas ait au moins une longueur utile de 100 m.

D. HAUTEUR LIBRE DES CABLES AERIENS TRAVERSANT LE FLEUVE

Il est recommandé d'éviter autant que possible l'installation de câbles aériens traversant le fleuve et de poser des câbles au fond du lit.

En cas d'établissement de câbles aériens, il est recommandé de garantir les hauteurs libres suivantes rapportées au haut niveau navigable ou au niveau de retenue :

- a) pour les câbles téléphoniques, télégraphiques et autres à faible tension — au moins 16,5 m ;
- b) pour les câbles à haute tension :
 jusqu'à 110 kV — 19 m
 au-dessus de 110 kV — augmenter la hauteur libre de 1 cm pour chaque kV supplémentaire.

II

ARGUMENTATION DES GABARITS RECOMMANDES POUR LE CHENAL ET LES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES SUR LE DANUBE

La navigabilité d'un fleuve est essentiellement déterminée par les facteurs hydrographiques, hydrologiques et géomorphologiques.

Les obstacles qui se trouvent dans le lit et entravent la navigation sont en général divisés en deux groupes : obstacles naturels et obstacles artificiels.

A. Parmi les obstacles naturels se trouvent :

- a) les endroits dans le lit du fleuve où pendant la période des bas niveaux d'eau se forment des seuils ayant une influence défavorable sur la navigation ;
- b) les secteurs à chenal relativement étroit ;
- c) les secteurs à lit rocheux et à fort courant ;
- d) les secteurs à courbes brusques.

B. Parmi les obstacles artificiels se trouvent :

les passes navigables des ponts à gabarits insuffisants et les objets coulés dans le lit.

La navigabilité du fleuve peut être améliorée par :

- a) la régularisation du courant libre par la construction d'ouvrages (digues, épis, traverses) influençant la concentration du courant ;
- b) la canalisation, c'est-à-dire par la division du fleuve en une série de biefs de retenue au moyen de la construction de barrages comprenant des ouvrages d'art tels qu'écluses ou ascenseurs ;
- c) l'application sur certains secteurs du fleuve de la méthode indiquée au point a) et sur d'autres secteurs de la méthode indiquée au point b).

Le but de la régularisation du lit dans l'intérêt de la navigation est l'établissement dans le lit moyen d'un chenal stable à gabarits garantis (profondeur, largeur, rayon de courbure) permettant une navigation sans entrave pendant la période des bas-niveaux.

Il est connu que le courant libre est régularisé par la construction de digues longitudinales, d'épis, de traverses, par la réalisation des travaux d'approfondissement et par l'exécution de coupures redressant les courbes brusques du lit.

Les travaux de régularisation effectués jusqu'à présent sur le Danube, ont sensiblement amélioré les conditions nautiques de certains secteurs du

fleuve. Toutefois, pour éliminer définitivement les obstacles nautiques actuels entravant la navigation, des travaux de régularisation considérables doivent être encore effectués.

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade en 1948, stipule à l'article 8 qu'il est de la compétence 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".

Le premier pas vers la solution dudit problème a été l'élaboration de la question concernant l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et la régularisation sur le Danube.

La XIV^e session de la Commission du Danube a adopté les Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Cette méthode uniforme permet d'établir une base pour les travaux de régularisation effectués et de déterminer un indice commun pour la comparaison des conditions nautiques sur les différents secteurs du fleuve.

Toutefois, il faut noter qu'après la construction des ouvrages d'art sur le Danube, nombre de barrages diviseront le fleuve en plusieurs biefs. Il s'ensuit que sur ces sections il faut adopter pour base d'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques les niveaux normaux de retenue, tandis que sur les secteurs à courant libre et dans les régions de rencontre des deux niveaux, l'étiage navigable et de régularisation.

A. GABARITS DU CHENAL

§ I. *Profondeur minima du chenal*

a) *Sur le secteur Devín—Brăila*

Première étape. — Pour donner un clair aperçu sur les profondeurs limitatives des divers secteurs du Danube, un tableau des profondeurs minima (moins de 25 dm) observées sur les seuils du parcours navigable du fleuve de Devín à Sulina pendant la période 1946—1957 (annexe N° 1*) a été dressé d'après les données se trouvant dans l'appareil de la Commission.

En outre, un tableau synoptique des profondeurs sur les seuils à l'époque où les niveaux d'eau étaient proches de l'étiage navigable et de régularisation a été établi pour la même période de 12 ans (1946—1957) (annexe N° 2).

Après analyse des données indiquées dans les annexes N°s 1 et 2 et comparaison de la situation du point de vue des profondeurs limitatives, sur le Danube Moyen et le Bas-Danube, il a été établi, en ce qui concerne l'apparition des profondeurs limitatives, que les conditions sur ces secteurs sont presque identiques.

Afin d'examiner les conséquences de l'apparition des seuils limitatifs, l'appareil de la Commission a étudié par secteur du fleuve la possibilité de l'exploitation d'un chaland de 1000 tonnes ainsi que les pertes par rapport à son exploitation sur le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina (km 1880—0). En vue du calcul des pertes théoriques survenues dans l'exploitation d'un chaland de 1000 tonnes par suite de l'insuffisance de profondeur

* Tous les tableaux se trouvent dans les archives de la Commission du Danube.

sur les seuils, le parcours navigable du Danube de Devín (km 1880) à Sulina (km 0) a été partagé en quelques secteurs caractéristiques au sujet desquels l'appareil disposait des données nécessaires. La division a été exécutée compte tenu des difficultés existant sur certains secteurs pour la navigation, les limites des secteurs correspondant, autant que possible, aux frontières des Etats, aux grands affluents du Danube et à ses grands ports.

Les données au sujet des profondeurs journalières sur les seuils limitatifs indiquent les seuils critiques pour la navigation sur les divers secteurs du Danube, c'est-à-dire le seuil qui déterminait sur son secteur l'enfoncement maximum autorisé pour les convois et son chargement maximum théorique admis qui en découle. Le calcul du pourcentage de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes, ayant un tirant d'eau maximum de 21 dm, est indiqué pour tous les secteurs et par année, ainsi que pour toute la période de 1946 à 1957 dans un tableau synoptique (annexe N° 3). On entend sous "exploitation idéale d'un chaland" l'exploitation d'un chaland de 1000 tonnes où sont omis tous les facteurs, sauf celui de l'influence directe sur le chargement du chaland de la variation des profondeurs sur les seuils limitatifs.

La relation entre le tirant d'eau et le chargement d'un bâtiment est indiquée dans le tableau suivant (données MAHART) :

| | | |
|--------------|-------------|------------|
| 21 dm—100 % | 15 dm—65,2% | 9 dm—30,9% |
| 20 dm— 94,2% | 14 dm—59,4% | 8 dm—25,2% |
| 19 dm— 88,4% | 13 dm—53,7% | 7 dm—19,6% |
| 18 dm— 82,5% | 12 dm—47,9% | 6 dm—13,9% |
| 17 dm— 76,7% | 11 dm—42,2% | 5 dm— 8,3% |
| 16 dm— 71,0% | 10 dm—36,5% | |

Outre le pourcentage de l'exploitation idéale au cours de toute l'année, d'un chaland de 1000 tonnes ont été également calculées les pertes subies par la navigation par suite de son chômage pendant la période des glaces et des hautes eaux (durée de 1% ou moins).

Dans les colonnes du tableau synoptique ont été indiquées les pertes survenues par suite des profondeurs insuffisantes sur les seuils, des phénomènes de glace, des hautes eaux, ainsi que le pourcentage de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes ; toutes les données ont été calculées pour toute une année. Dans les colonnes N^{os} 17 et 18 du tableau, ont été indiquées les valeurs caractérisant les conditions défavorables à la navigation par secteur et par année, ainsi que pour toute la période, du point de vue des profondeurs insuffisantes sur les seuils (moins de 25 dm). Les valeurs indiquées dans la colonne N^o 17 ont été obtenues par la multiplication du nombre de jours quand la profondeur était inférieure à 25 dm par l'insuffisance de profondeur exprimée en dm, et additionnées par la suite. Les valeurs dans la colonne N^o 18 indiquent l'insuffisance moyenne des profondeurs sur le seuil limitatif ; ces valeurs ont été obtenues par la division des valeurs indiquées dans la colonne N^o 17 par le nombre de jours quand les profondeurs étaient inférieures à 25 dm. Ces valeurs peuvent servir à comparer l'insuffisance des profondeurs par secteur et par année.

Dans le tableau synoptique (annexe N° 3) a été indiqué le pourcentage de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes, ainsi que les valeurs des pertes pour la navigation, calculées en tenant compte des pertes survenues par suite des phénomènes de glace et des hautes eaux.

Il faut noter que les pertes pour la navigation calculées aux profondeurs de 12 dm et moins (sur la base du graphique indiquant la relation entre le chargement d'un chaland de 1000 tonnes et son tirant d'eau) sont pratiquement égales à 100%, car la plupart des remorqueurs sur le Danube ont approximativement un tirant d'eau de 12 dm. Ainsi, aucun remorqueur ne peut naviguer quand les profondeurs sont inférieures à 12 dm, ce qui provoque le chômage de la navigation. En outre, le pourcentage calculé de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes pratiquement baisse considérablement par suite de la largeur insuffisante de la voie navigable et de sa déformation sur le secteur des seuils, tout comme par suite de l'effet de nombre d'autres facteurs provenant de l'apparition des seuils. Le degré de l'influence des facteurs isolés ne peut être effectivement calculé ; il n'est indiqué qu'à titre d'exemple notamment :

I. *Chaland faiblement chargé.* Afin d'éviter un transbordement coûteux, les chalands sont chargés, à l'époque où les profondeurs sur les seuils ont tendance à tomber, d'après le tirant d'eau correspondant à la profondeur sur le seuil limitatif. Les pertes survenant de ce fait sont assez considérables, car afin d'éviter le transbordement lors de la traversée du seuil limitatif, les chalands naviguent un certain temps faiblement chargés (avec un moindre enfoncement) sur les secteurs à profondeur suffisante.

II. *Surchargement et surestaries des chalands.* Souvent jusqu'à ce qu'un convoi atteigne le seuil limitatif, la profondeur sur ce seuil tombe et devient inférieure au tirant d'eau des chalands. Dans ce cas-là, les chalands doivent, soit attendre près du seuil l'augmentation des profondeurs, soit transborder une partie de leur chargement sur d'autres chalands.

III. *Navigation par alternat.* Avec l'apparition de profondeurs insuffisantes sur certains secteurs des seuils, la largeur du chenal diminue sensiblement. Dans ce cas-là, la rencontre et le dépassement des convois sont interdits. Par ailleurs, au cas où des travaux de dragages sont effectués sur le secteur des seuils, des prescriptions au sujet de la diminution de la vitesse des convois sont aussi souvent introduites.

IV. *Diminution du nombre de chalands dans la composition des convois.* Dans la pratique, quand sur les seuils la largeur du chenal diminue sensiblement et sa direction subit des modifications fondamentales, la navigation des convois n'y est autorisée qu'avec un nombre limité de chalands. Dans ce cas-là, le remorqueur doit faire plusieurs parcours afin que tout le convoi traverse le seuil limitatif.

V. *Résistance hydraulique.* Il est connu que la résistance hydraulique est inversement proportionnée à la profondeur. C'est pourquoi, pendant la période des profondeurs insuffisantes, on observe sur le seuil une forte résistance hydraulique qui entraîne une diminution de la vitesse des convois.

Outre les facteurs susmentionnés qui augmentent les pertes directes subies par la navigation par suite des profondeurs insuffisantes sur les seuils, il existe encore nombre de facteurs influençant indirectement la baisse de la possibilité de l'exploitation des bâtiments. Parmi ceux-ci citons : l'augmentation des frais d'entretien de la voie navigable et de son balisage, les frais d'aménagement et de maintien des stations de signalisation, l'impossibilité de pratiquer la navigation de nuit, les difficultés de manoeuvrer sur les seuils provoquant souvent des avaries, etc.

Sans données statistiques exactes sur le mouvement des bâtiments et le trafic-marchandises, et sur sa direction par courte section du fleuve, ainsi que sans autres données nécessaires, il est impossible de calculer tout un nombre de facteurs susmentionnés, diminuant la possibilité de l'exploitation à 100% d'un chaland de 1000 tonnes. C'est pourquoi, pour établir le pourcentage effectif de l'exploitation d'un chaland de 1000 tonnes, il est nécessaire de tenir compte du mouvement des bâtiments et du trafic-marchandises annuels totaux. Ainsi par exemple sur le secteur Rajka—Gönyű (km 1852—1791) ce pourcentage atteint approximativement les 75—80% de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes. Sur le secteur des Portes de Fer, par suite de l'introduction de restrictions permanentes au sujet du nombre de chalands admis dans un convoi, des grandes vitesses du courant, de l'emploi de la traction auxiliaire etc., ce chiffre est inférieur aux 75—80% de l'exploitation idéale.

Ainsi, afin de déterminer une profondeur de chenal justifiée du point de vue économique, il faut d'une part tenir compte des pertes subies par la navigation par suite des profondeurs limitatives sur les seuils et d'autre part du coût des travaux à effectuer afin de garantir les profondeurs nécessaires. A cette fin, il faut disposer de données correspondantes, ce qui manque actuellement à l'appareil. Néanmoins, le tirant d'eau des bâtiments actuels et projetés auprès d'une portée en lourd déterminée peut servir de critère dans la détermination des profondeurs qui correspondraient aux travaux de régularisation futurs. Un chaland ayant une portée en lourd de 1200 tonnes, des dimensions de 75×9,5 m et un tirant d'eau de 23 dm est proposé en tant que bateau-type, étant donné que selon toute probabilité ce sera celui qui prédominera à l'avenir sur le Danube.

Sur la base de ce qui précède, après avoir étudié la question des profondeurs limitatives actuelles sur le secteur Devín—Brăila (km 1880—170), compte tenu des perspectives pour le proche avenir dans le domaine du développement de la navigation sur le Danube et des propositions des États danubiens, l'appareil de la Commission estime que sur ce secteur il serait justifié d'adopter en première étape une profondeur de 25 dm (23 dm + 2 dm de réserve).

Prenant en considération que l'amélioration de la voie navigable d'après la profondeur prévue exige de grands sacrifices matériels et qu'elle ne peut être réalisée dans un court délai, il semble possible d'assurer dans la première période (d'une durée approximative de 5 ans à partir de 1959) une profondeur minima de 20 dm.

Deuxième étape. — Comme on le sait, le schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube est actuellement en voie d'établissement et, dans le domaine de l'amélioration des conditions de navigation,

on prévoit une profondeur minima de 36,5 dm. C'est pourquoi, il semble possible de recommander pour le chenal une profondeur minima d'au moins 35 dm à atteindre après la réalisation du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

b) *Sur le secteur Brăila — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina*

Pour le secteur en aval de Brăila avec la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina fréquenté par les bateaux maritimes, on prévoit l'entretien d'une profondeur minima de 24 pieds.

§ II. Largeur minima du chenal

a) *Sur les secteurs du fleuve à terrain meuble*

D'après les données reçues des Etats danubiens, il a été établi que lors des bas-niveaux, la largeur minima du chenal sur les seuils atteint les dimensions suivantes :

de Devín à Gönyű 50—60 m,
en aval de Gönyű 60—100 m.

Vu la formation actuelle la plus usitée des convois descendant le fleuve (5 unités dans une rangée), il est clair que cette largeur minima du chenal est insuffisante pour la navigation normale et notamment pour la rencontre et le dépassement des bâtiments à l'époque des bas niveaux.

Actuellement, par suite de la largeur limitée du chenal, la composition des convois sur le secteur Devín—Batina (km 1880—1425) est soumise à des restrictions. Le passage des convois aux largeurs maxima suivantes y est autorisé :

- sur le secteur Devín—Gönyű (km 1880—1791), 40 m pour les convois avalants composés de 4 chalands accouplés ;
- sur le secteur Gönyű—Batina (km 1791—1425), 50 m pour les convois avalants composés de 5 chalands accouplés.

Sur le secteur en aval de Batina (à l'exception du secteur des Portes de Fer) la composition des convois n'est pas soumise à restriction.

Tenant compte du régime des eaux du Danube et de la formation géomorphologique de la vallée sur le parcours navigable en aval de Devín qui déterminent son caractère de fleuve de plaine (à l'exception du secteur des Portes de Fer), il semble utile, afin d'assurer une navigation normale, de recommander les dimensions suivantes pour la largeur du chenal :

sur le secteur Devín—Gönyű (km 1880—1791) — 150 m ;
sur le secteur en aval de Gönyű — 180 m.

Il faut noter que dans l'établissement de la largeur minima du chenal, il a été nécessaire de tenir compte non seulement de certains facteurs, tels que largeur minima actuelle du chenal, profondeurs projetées, structure du terrain du lit, exigence de la navigation etc., mais aussi des débits d'eau naturels, soit de la puissance du courant permettant de créer dans des conditions naturelles la largeur de chenal requise. Tenant compte de ce qui précède, il semble que les débits d'eau naturels actuels à Bratislava (980 m³/sec.), Budapest (1100 m³/sec.), Bogojevo (1500 m³/sec.), Orşova (2200

m³/sec.) et Olteni a (2600 m³/sec.) permettent du point de vue hydrologique de garantir les largeurs minima recommandées plus haut pour le chenal.

Il faut mentionner qu'il serait logique d'établir sur le secteur en aval de Gönyű, une largeur du chenal qui augmenterait et dont la limite correspondrait aux confluents des grands affluents. Toutefois, tenant compte de l'état des travaux de régularisation réalisés jusqu'à présent, il semble utile de recommander une même largeur minima qui donnerait aussi satisfaction aux exigences de la navigation normale sur tout le secteur du Danube en aval de Devín.

La garantie de la navigation normale par les dimensions recommandées pour la largeur du chenal et, en particulier, en ce qui concerne la rencontre et le dépassement, peut être argumentée selon les considérations suivantes :

Pour assurer la rencontre (dépassement) de deux convois sur le secteur Devín—Gönyű (km 1880—1791), le chenal doit avoir une largeur de 150 m, calculée comme suit : largeur de deux convois $40 \times 2 = 80$ m, réserve entre les convois — 30 m, réserve de chaque côté des convois — 20 m, $[(40 \times 2) + 30 + (20 \times 2) = 150$ m].

Pour la rencontre (dépassement) de deux convois sur le secteur en aval de Gönyű, le chenal doit avoir une largeur de 180 m, calculée comme suit : largeur de deux convois — 100 m, réserve entre les convois — 40 m, réserve de chaque côté des convois — 20 m.

Il faut aussi noter qu'en aval de Devín il y a des endroits particulièrement difficiles, étant donné que le chenal y est étroit. Sur ces secteurs, l'augmentation de la largeur jusqu'aux dimensions prévues pour le proche avenir exige de grands sacrifices matériels. C'est pourquoi, il a été convenu, en tant qu'exception, d'admettre pour la largeur du chenal en amont de Gönyű — 120 m et en aval de Gönyű — 150 m. Par ailleurs, il convient dans la disposition des ouvrages de régularisation sur de tels secteurs du fleuve de prévoir la possibilité d'assurer à l'avenir une largeur de chenal de 150 m en amont de Gönyű et de 180 m en aval de Gönyű.

b) *Sur les secteurs à lit ou à seuils rocheux*

Comme on le sait, l'élargissement du chenal sur les secteurs rocheux exige de grands investissements, c'est pourquoi il ne serait pas raisonnable de prévoir pour ces secteurs la largeur recommandée pour les secteurs à lit meuble. Ainsi, pour ces secteurs on prévoit une largeur minima de 100 m.

§ III. Rayon de courbure minimum du chenal

Afin d'avoir un tableau au sujet des rayons de courbure minima actuels du chenal sur le parcours navigable du Danube de Devín (km 1880) à Sulina (km 0) (à l'exception des Portes de Fer), l'appareil de la Commission a élaboré un tableau (annexe N° 4) dans lequel ont été indiqués les secteurs à rayons de courbure inférieurs à 1250 m.

Comme il découle du tableau, le rayon de courbure minimum de 750 m se trouve sur le secteur tchécoslovaque-hongrois dans la courbe de Bagomer (km 1814,2—1813,6), celui de 525 m sur le secteur yougoslave en aval d'Apatin (km 1397,4—1396,7) et de 700 m sur le secteur roumain à Tulcea (milles 38,7—38,4). Lors des très bas niveaux sur le Danube, le rayon de courbure

du chenal tombe à 500 m dans la courbe de Bagomer (km 1814—1813), à 400 m sur certains seuils du secteur yougoslave et à 500 m sur les seuils de Cioara (km 586).

Dans le passé, les organismes compétents ont adopté pour le rayon de courbure minimum du chenal les gabarits suivants : pour le secteur en amont de Gönyű — 600 m, pour le secteur en aval de Gönyű — 800 m.

Le problème de la détermination du rayon de courbure minimum de l'axe du chenal correspondant aux conditions normales actuelles et futures de la navigation est fort complexe. En examinant ce problème, il a été établi que la méthode la plus justifiée est celle de l'étude par certaines sections du fleuve de la sinuosité de l'axe du chenal dans les courbes naturelles où la navigation n'est pas entravée, afin d'adopter leurs valeurs minima comme base pour les travaux de régularisation.

En analysant les courbes existant actuellement sur certaines sections du Danube, dont les conditions de navigation et d'écoulement des glaces sont connues, il a été établi qu'il convient de recommander :

a) que tout projet visant à l'amélioration des conditions de navigation et d'écoulement des glaces prévoie pour le secteur Devín (km 1880) — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina un rayon de courbure minimum de l'axe du chenal de 1000 m ;

b) à titre d'exception, d'admettre sur les secteurs défavorables par leurs conditions géomorphologiques, la diminution du rayon de courbure minimum de l'axe du chenal jusqu'à 750 m.

B. ARGUMENTATION DES GABARITS DES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES

Gabarits des passes navigables des ponts

§ IV. Largeur libre

Afin de présenter les gabarits actuels des passes navigables des ponts sur le parcours navigable du Danube Devín—Sulina (km 1880—0), l'appareil de la Commission a établi un tableau (annexe N° 5) dans lequel ont été indiquées des données à ce sujet.

Actuellement, il existe 21 ponts sur le parcours navigable Devín—Sulina (les ponts à Esztergom—Štúrovo (km 1718,8) et à Novi Sad (km 1255,5) n'ont pas de superstructure). Les passes navigables de ces ponts ont les largeurs libres suivantes : 11 ponts — moins de 100 m, 2 ponts — 100 m, 8 ponts — plus de 100 m.

Dans le passé, les organismes compétents ont adopté pour la largeur libre des passes navigables des ponts les dimensions suivantes : en amont de Gönyű 75 m et en aval de Gönyű 100 m.

Comme il a déjà été noté, la largeur maxima autorisée pour les convois sur le secteur Devín—Batina (km 1880—1425) est de 40 m (Devín—Gönyű) et de 50 m (Gönyű—Batina). En aval de Batina (à l'exception du secteur des Portes de Fer) la largeur des convois n'est pas soumise à restriction.

Vu cette situation et la largeur libre actuelle des passes navigables des ponts sur le parcours navigable du Danube en aval de Devín, il a été proposé

pour la largeur libre minima des passes navigables des ponts en voie de construction sur le secteur Devín — confluent de la Drava (km 1880—1383) 100 m, et en aval de ce point — 150 m.

Il semble que les dimensions proposées sont suffisantes pour la navigation normale sur le Danube et correspondront à ses exigences futures.

§ V. *Hauteur libre*

Au point "a"

Comme il a déjà été mentionné, l'appareil a établi un tableau au sujet des passes navigables actuelles des ponts (annexe N° 5) dans lequel il a indiqué pour le secteur Devín—Sulina (km 1880—0) la hauteur libre de 19 ponts, rapportée au niveau d'eau maximum observé sans glace.

Il en découle que les passes navigables des ponts ont les hauteurs libres suivantes : 4 ponts — moins de 6 m, 3 ponts — de 6 à 7 m et 12 ponts — plus de 7 m.

Après analyse de la question concernant l'établissement de la hauteur minima des passes navigables des ponts sur le Danube, l'appareil de la Commission est arrivé à la conclusion que la détermination de la hauteur rapportée au plus haut niveau d'eau observé jusqu'à présent sur le Danube n'a pas d'utilité pratique, car un tel niveau et les niveaux qui lui sont proches sont rares (approximativement une fois tous les 20 ans) et ont une courte durée (1—2 jours). Tenant compte de ce fait, il a été recommandé de déterminer la hauteur libre des passes navigables des ponts par rapport au haut niveau navigable adopté.

Il faut noter que les nouveaux types de bâtiments fluviaux et maritimes naviguant actuellement sur le Danube ont des tirants d'air qui atteignent 9,55 m (par exemple les bâtiments de la RPH ont les tirants d'air suivants : "Szeged" — 7,57 m, "Tisza" — 7,85 m, "Debrecen" — 7,95 m, "Béke", "Balaton" et "Duna" — 9,55 m).

Après examen de la question concernant la hauteur libre à établir, il ne semble pas justifié d'adopter la hauteur libre des passes navigables par rapport à un petit nombre de bâtiments à tirant d'air relativement élevé.

Dans le passé, les organismes compétents sur le Danube ont adopté pour la hauteur libre des passes navigables des ponts 6,40 m au-dessus du haut niveau navigable, sans établir toutefois la hauteur de ce niveau.

Tenant compte de ce qui précède et de la situation actuelle sur le Danube, il semble justifié et rationnel de recommander pour la hauteur libre des passes navigables des ponts, qui seront construits sur le secteur en aval de Devín, la hauteur libre de 8,50 m par rapport au haut niveau navigable adopté pour les sections où la navigabilité du fleuve sera améliorée par la régularisation du courant libre.

Au point "b"

Sur les sections où la navigabilité du fleuve sera améliorée par sa canalisation, on prévoit pour la hauteur libre des passes navigables des ponts 10 m au lieu de 8,50 m.

Ceci s'explique par les faits suivants :

Comme il a été indiqué, sur le Danube navigent actuellement des bâtiments dont les tirants d'air sont supérieurs à 8,50 m. Il en résulte que ces bâtiments ne peuvent pas passer durant approximativement 3 ou 4 jours par au sous les ponts ayant une hauteur libre de 8,50 m.

Il est connu que sur les fleuves à courant libre il y a une forte oscillation du niveau d'eau (sur le Danube 6—9 m), tandis que sur les fleuves canalisés cette oscillation est faible, particulièrement à proximité du niveau de retenue.

C'est pourquoi, afin d'assurer la navigation sans entrave des bâtiments dont les tirants d'air sont supérieurs à 8,50 m, il a été prévu pour la hauteur libre des passes navigables une dimension d'au moins 10 m au-dessus des niveaux de retenue normaux futurs sur les sections canalisées du fleuve.

§ VI. Gabarits des écluses

Le choix des gabarits des écluses est une question fort complexe, car il faut trouver la solution la plus rationnelle correspondant aux exigences actuelles et futures de la navigation et argumentée du point de vue économique.

En général, pour la détermination des gabarits des écluses il convient de se baser entièrement sur le trafic actuel et futur sur le Danube ainsi que sur les types de bâtiments, les dimensions et compositions des convois actuels et futurs.

En ce qui concerne le trafic en perspective, il n'y a pas de données exactes pouvant servir à l'élaboration de la question concernant la détermination des gabarits des écluses. Quant aux types de bâtiments danubiens, ils diffèrent tant par leurs dimensions que par leur tonnage. Sur la base des données dont dispose l'appareil, il a été établi que la majorité des bâtiments naviguant actuellement sur le Danube et des bâtiments en voie de construction a une portée en lourd de 1000 tonnes. Pour l'avenir, on prévoit un grand nombre de chalands d'une portée en lourd de 1200 à 1500 tonnes.

En général, les dimensions des chalands danubiens sont les suivantes :

- a) 1000 tonnes : longueur 70—75 m
 largeur 9,0—9,5 m
- b) 1200 tonnes : longueur 75—80 m
 largeur 9,5—10,0 m

En ce qui concerne la composition des convois sur le Danube, il existe de nombreuses variations depuis 4 jusqu'à 12 chalands.

Sur la base de ce qui précède, actuellement, par suite du manque de données nécessaires, il n'est pas possible de recommander les gabarits des écluses argumentés économiquement pour le secteur en aval de Devín. C'est pourquoi, dans les Recommandations présentes les gabarits des écluses ont été proposés à titre d'orientation sur la base des opinions exprimées à la réunion du groupe d'experts des Etats danubiens tenue en octobre 1958.

Il faut noter que dans le passé les organismes compétents ont adopté pour les écluses les dimensions suivantes : longueur — au moins 230 m, largeur — au moins 24 m.

Comme on le sait, il y a actuellement sur le Haut-Danube 3 barrages à écluse, notamment à Passau (km 2230,5), Jochenstein (km 2203,5) et Ybbs—Persenbeug (km 2060). Toutes les trois écluses sont doublées et ont les gabarits suivants : 230 × 24 × 2,9 m.

D'après les données recueillies, il a été établi que lesdites dimensions ont été fixées afin de garantir l'éclusement simultané d'un convoi composé d'un remorqueur et de 4 chalands accouplés en deux rangées (chaque chaland a une portée en lourd de 1200 tonnes).

Compte tenu de ce qui précède ainsi que des opinions exprimées à la réunion du groupe d'experts des Etats danubiens du mois d'octobre 1958, les gabarits suivants ont été inclus à titre d'orientation dans les Recommandations :

a) *Pour le secteur Devín—Gönyű (km 1880—1791)*

| | | | |
|---------------------|---|-----|---|
| longueur | — | 230 | m |
| largeur | — | 24 | m |
| profondeur au seuil | — | 4,5 | m |

b) *Pour le secteur en aval de Gönyű*

| | | | |
|---------------------|---|-------|---|
| longueur | — | 310 | m |
| largeur | — | 30—32 | m |
| profondeur au seuil | — | 4,5 | m |

Les dimensions ont été choisies afin de permettre l'éclusement d'un convoi composé de 4 unités placées à la file (1 remorqueur et 3 chalands) ; la largeur autorisée du convoi est celle de trois chalands accouplés.

En ce qui concerne la profondeur au seuil, le mouillage de 4,5 m a été proposé. Cette proposition est basée sur ce que la réserve au seuil de l'écluse doit être d'au moins 1 m par rapport à la profondeur de transit adoptée du chenal (pour la deuxième étape, la profondeur minima du chenal prévue est d'au moins 3,5 m).

Il est à noter que dans les Recommandations il est proposé de partager un sas en deux par la construction de portes intermédiaires. Les motifs en sont les suivants :

Ces derniers temps on a noté sur les fleuves navigables un accroissement sensible des chalands automoteurs. Le partage susmentionné a été prévu afin d'économiser le temps et le volume d'eau requis pour l'éclusement des automoteurs isolés.

§ VII. Hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve

Afin d'indiquer les hauteurs libres actuelles des câbles aériens traversant le fleuve sur le secteur Devín—Sulina (km 1880—0), l'appareil a établi un tableau (annexe N° 6) dans lequel ont été indiquées les hauteurs libres rapportées au niveau d'eau maximum observé sans glace. Comme il découle de ce tableau, ces hauteurs varient de 12,30 m à 26,30 m.

Il est clair que dans l'intérêt de la navigation, il serait favorable d'éviter, autant que possible, l'établissement de câbles aériens. Des propositions ont été incluses dans les Recommandations à ce sujet.

Toutefois, en cas d'établissement de câbles aériens, des hauteurs libres correspondantes ont été prévues dans les Recommandations.

Il est notoire que sur les voies navigables il est d'usage de se baser pour la détermination de la hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve sur les bâtiments aux plus hauts mâts naviguant sur le fleuve donné, compte tenu de la réserve à maintenir entre le câble aérien et l'extrémité du mât.

Il découle des données recueillies au sujet des hauteurs des mâts des bâtiments naviguant sur le Danube que ceux-ci atteignent 12—15 m.

C'est pourquoi il a été proposé pour les câbles téléphoniques, télégraphiques et autres à faible tension sur le parcours navigable du Danube Devín—Sulina (km 1800—0) une hauteur minima de 16,5 m au-dessus du haut niveau navigable ou du niveau de retenue normal futur, en prévoyant 1,50 m de réserve.

En ce qui concerne la hauteur libre des câbles aériens à haute tension, les valeurs suivantes ont été proposées pour le secteur Devín—Sulina (km 1880—0) :

- a) pour les câbles ayant une tension jusqu'à 110 kV — 19,0 m,
- b) pour les câbles ayant une tension de plus de 110 kV — augmenter la hauteur libre de 1 cm pour chaque kV supplémentaire.

III

A N N E X E S

a) *Termes employés dans les Recommandations*

Chenal navigable — partie du fleuve aménagée afin de garantir la navigation des bâtiments.

En général, la navigabilité du chenal est déterminée par ses gabarits minima (largeur, profondeur, rayon de courbure) rapportés au niveau d'eau adopté.

Profondeur minima du chenal — profondeur garantie sur le chenal auprès du niveau d'eau adopté dans les limites de la largeur minima réglementaire.

Largeur minima du chenal — largeur auprès de la profondeur minima adoptée.

Tirant d'eau du bâtiment — distance mesurée verticalement entre le plan de flottaison et la partie inférieure de la quille ou l'extrémité de la partie saillante sous-eau du bâtiment.

Tirant d'air du bâtiment — distance mesurée verticalement entre le plan d'eau et la partie non amovible la plus élevée du bâtiment léger.

Hauteur libre d'une passe navigable — distance mesurée verticalement entre le niveau d'eau adopté et la partie inférieure de la voûte du pont dans les limites de la largeur réglementaire.

Largeur libre d'une passe navigable — distance horizontale mesurée entre les extrémités saillantes de la passe dans la limite de la hauteur libre et de la profondeur réglementaire.

Longueur utile d'une écluse — distance entre la corde du mur de chute de la porte amont et l'enclave de la porte aval.

Largeur utile d'une écluse — distance minima entre deux bajoyers.

Hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve — distance verticale mesurée auprès de températures d'air maxima entre le point le plus bas de la suspension du câble et le niveau d'eau adopté.

b) *Étiage navigable et de régularisation*

Est adopté comme étiage navigable et de régularisation le niveau d'eau d'une durée de 94%, établi pour le parcours navigable du Danube du confluent de la Morava (km 1880,3) au port de Sulina (km 0) et observé sans glace pendant une période de 25 ans.

T A B L E A U

des cotes de l'étiage navigable et de régularisation par station hydrométrique principale située sur le parcours navigable du Danube du confluent de la Morava (km 1880,3) au port de Sulina (km 0)

| No d'ordre | Dénomination de la station hydrométrique principale | Cote fixée de l'étiage navigable et de régularisation au-dessus du „0” de la station hydrométrique en cm |
|------------|---|--|
| 1. | Bratislava | 201 |
| 2. | Gönyű | 115 |
| 3. | Komárom | 135 |
| 4. | Budapest | 160 |
| 5. | Dunaföldvár | 97 |
| 6. | Mohács | 236 |
| 7. | Bezdan | 70 |
| 8. | Bogojevo | 112 |
| 9. | Novi Sad | 80 |
| 10. | Zemun | 34 |
| 11. | Smederevo | 131 |
| 12. | Drenčova | 18 |
| 13. | Orșova | 90 |
| 14. | Turnu Severin | 56 |
| 15. | Calafat | 50 |
| 16. | Lom | 166 |
| 17. | Corabia | 23 |
| 18. | Svistov | 87 |
| 19. | Giurgiu | 36 |
| 20. | Oltenița | 18 |
| 21. | Cernavoda | —14 |
| 22. | Hîrșova | 18 |
| 23. | Brăila | 30 |
| 24. | Tulcea | 27 |

c) *Détermination du haut niveau navigable*

Est adopté dans les présentes Recommandations comme haut niveau navigable sur le parcours du Danube de Devín à Sulina, le niveau ayant une durée de 1%, calculé pour une période de 25 ans (de 1924 à 1950, abstraction faite de 1944 et 1945) et observé sans glace.

| Station hydrométrique | Distance de Sulina en km | Cote du niveau au-dessus du „0” de la station hydrométrique en cm | | Différence en cm |
|-------------------------|--------------------------|---|--|------------------|
| | | maxima (sans glace) | correspondant à une durée de 1 % (pour 25 ans) | |
| Bratislava | 1868,8 | 984 | 705 | 279 |
| Gönyű | 1791,3 | 774 | 565 | 209 |
| Komárom | 1767,6 | 751 | 590 | 161 |
| Budapest | 1646,5 | 805 | 670 | 135 |
| Dunaföldvár | 1560,6 | 673 | 545 | 128 |
| Mohács | 1531,3 | 924 | 815 | 109 |
| Bezdan | 1425,5 | 718 | 622 | 96 |
| Bogojevo | 1367,4 | 762 | 655 | 97 |
| Novi Sad | 1255,1 | 706 | 615 | 91 |
| Zemun | 1172,9 | 756 | 687 | 69 |
| Smederevo | 1116,2 | 791 | 731 | 60 |
| Drencova | 1015,0 | 653 | 571 | 82 |
| Orşova | 955,0 | 648 | 588 | 60 |
| Turnu Severin | 931,0 | 843 | 780 | 63 |
| Calafat | 795,0 | 735 | 702 | 33 |
| Lom | 742,6 | 819 | 797 | 22 |
| Corabia | 630,0 | 725 | 672 | 53 |
| Svistov | 554,0 | 832 | 676 | 56 |
| Giurgiu | 493,0 | 778 | 707 | 71 |
| Oltenița | 430,0 | 784 | 705 | 79 |
| Cernavoda | 300,0 | 697 | 590 | 107 |
| Hîrşova | 252,0 | 683 | 613 | 70 |
| Brăila | 170,0 | 693 | 573 | 120 |
| Tulcea | 72,0 | 477 | 388 | 89 |

En vue de l'analyse de la durée du haut niveau navigable proposé, les données ci-dessus ont été établies sur la base des observations effectuées au cours de la période de 25 ans sus-mentionnée, d'après les stations hydrométriques suivantes, avec une probabilité de dépassement de 1% exprimée en jours:

Bratislava — 80, Budapest — 79, Bezdan — 87, Zemun — 84, Turnu Severin — 83, Giurgiu — 82, Brăila — 79. Sur tout le parcours navigable du

Danube de Devín à Sulina, la durée totale de ce niveau atteint en moyenne 82 jours pendant une période de 25 ans, c'est-à-dire approximativement 3 jours par an.

d) Niveau de retenue normal

Est adopté comme niveau de retenue normal le niveau du bief amont auprès de la cote d'exploitation maxima.

e) Tableaux

1. Profondeurs minima observées sur les seuils du secteur Devín—Sulina pendant la période 1946—1957.

2. Tableau synoptique des profondeurs sur les seuils à l'époque où les niveaux d'eau étaient proches à l'étiage navigable et de régularisation.

3. Tableau synoptique des conditions de navigation sur le secteur du Danube Devín—Brăila.

4. Tableau des rayons de courbure du chenal (inférieurs à 1250 m) sur le secteur du Danube Devín—Sulina (exception faite du secteur des Portes de Fer).

5. Tableau des gabarits actuels des passes navigables des ponts sur le secteur Devín—Sulina.

6. Tableau des hauteurs libres des câbles aériens sur le secteur Devín—Sulina.

PROJET DE DECISION

**DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élabora-
tion des propositions concernant la modification du Système uniforme de l'amé-
nagement des voies navigables sur le Danube**

Après avoir écouté et discuté l'Information de l'appareil de la Commission sur l'état de l'élaboration de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission du Danube.
2. Approuver les principes des propositions, élaborées par l'appareil de la Commission du Danube, exposés dans l'Information susmentionnée.
3. Prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 l'établissement du projet de propositions concernant la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et, après son examen par les experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales, le présenter à la XVIII^e session de la Commission du Danube.

PROJET DU PLAN DE TRAVAIL

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1959

1. Afin de préparer la documentation nécessaire à l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube en 1959 l'appareil de la Commission doit :

- a) Recueillir auprès des Etats danubiens, des Administrations fluviales spéciales et de la Commission du COMECON la documentation au sujet des ouvrages hydrotechniques déjà construits, en voie de construction ou projetés sur les secteurs respectifs du Danube dans l'intérêt de la navigation.
- b) Préparer le projet définitif de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur Danube et le présenter à l'examen de la XVIII^e session de la Commission.
- c) Poursuivre l'étude du régime des seuils du Danube, notamment :
 - i) terminer l'étude et la systématisation des données sur le régime des seuils du Danube pour la période de 1946—1957 ;
 - ii) établir un tableau synoptique unifié des données fournies annuellement à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et élaborer les méthodes à appliquer pour l'obtention de ces données, compte tenu des dispositions des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube ;
 - iii) rassembler, étudier et généraliser les données sur le volume des travaux de dragage effectués par les Etats danubiens sur leur secteur ainsi que celles reflétant les indices économiques de ces travaux ;
 - iv) établir le projet de fiches des seuils, et en premier lieu des seuils les plus stables, sur la base de données fournies par les Etats danubiens conformément aux points précédents.

2. Participer dans les questions liées à l'amélioration des conditions sur le Danube aux travaux de la Commission du COMECON s'occupant de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

3. Etablir et éditer, sur la base de la documentation rassemblée auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, la description du chenal du Danube par secteur et en premier lieu des secteurs soumis à de fréquents changements d'ordre nautique.

4. Rééditer, compte tenu des changements survenus, les cartes de pilotage du Danube, du port de Devin (km 1880) au port de Mohács (km 1448), et préparer l'édition des cartes de pilotage du secteur autrichien du Danube.

5. Poursuivre l'établissement et la diffusion aux Etats danubiens des bulletins hydrologiques mensuels et des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube (ces dernières par télégramme).

6. Editer l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1957 et préparer la publication de l'Annuaire pour 1958. En outre, recueillir les données sur les secteurs allemand et autrichien du Danube en vue de la préparation de l'édition d'un Complément à l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube.

7. Poursuivre le recueil et l'étude de la documentation reçue des Etats danubiens en vue de l'élaboration de propositions dirigées à la poursuite du développement des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, en particulier de celle caractérisant la disposition des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube, et présenter à ce sujet une information à la XVIII^e session.

8. Préparer le projet d'attestation de bateau unifiée rassemblant autant que possible les documents de bord indiqués sous les points 1, 2, 5, 8, 10 (deuxième alinéa) et 11 de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, le projet d'attestation de bateau unifiée pour les bâtiments de la catégorie "petites embarcations" et les présenter à l'examen de la XVIII^e session de la Commission du Danube.

9. Préparer le projet de propositions au sujet de la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et le présenter à l'examen de la XVIII^e session de la Commission du Danube.

10. Recueillir auprès des Etats danubiens la documentation caractérisant la situation dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution et présenter à ce sujet une information à la XVIII^e session.

11. Préparer les propositions sur la modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.

12. Rassembler auprès des Etats danubiens la documentation sur l'application de nouvelles méthodes de conduite de bateaux sur le Danube (poussage, radar, etc.) ainsi que sur l'expérience acquise dans l'emploi de matières réfléchissantes et de couleurs phosphorescentes sur les signaux de balisage. Etablir à ce sujet un rapport général qui sera publié sur ronéo et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

13. Entreprendre l'étude des types de bâtiments et des méthodes de conduite pouvant être recommandées après la réalisation du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, en particulier dans la navigation sur les lacs d'accumulation, compte tenu de la flotte actuelle danubienne et de l'expérience acquise dans la construction et l'exploitation de la flotte dans les pays où de tels objectifs ont déjà été construits sur les fleuves.

14. Convoquer en avril—mai 1959 une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de la question de la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape, de la hauteur libre des passes navigables des ponts et des gabarits des écluses sur le secteur Gönyü—Budapest.

15. Convoquer une deuxième réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de questions d'ordre nautique et technique. Inclure à l'Ordre du jour provisoire de cette réunion :

- a) le projet d'attestation de bateau unifiée ;
- b) le projet de propositions de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube ;
- c) les propositions de modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube ;
- d) l'étude du régime des seuils du Danube.

16. Dresser et publier sur ronéo le Bulletin sur le trafic du Danube en 1956—1957 et préparer la publication du Bulletin sur le trafic en 1958.

17. Poursuivre le rassemblement et l'étude des données au sujet du volume du trafic en perspective sur le Danube, compte tenu de la liaison éventuelle du Danube à d'autres bassins.

18. Editer l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube comprenant leur schéma et leurs données principales caractéristiques.

19. Dresser et éditer le recueil des droits en vigueur sur le Danube comprenant des données au sujet des droits de port, particuliers, de navigation et autres perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube.

20. Editer le Recueil des lois concernant la navigation danubienne en vigueur dans les Etats danubiens. A cette fin, les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales enverront à l'appareil de la Commission, jusqu'au 1^{er} juin 1959, la documentation requise dans une des langues officielles de la Commission.

21. Dresser et publier les procès-verbaux de la XVII^e session de la Commission du Danube.

22. Publier sur ronéo dans la première moitié de 1959 le rapport sur le régime des glaces du Danube et le diffuser aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

23. Terminer la préparation et éditer le Recueil des accords et traités en vigueur conclus sur les questions de navigation sur le Danube.

24. Examiner à la réunion du groupe d'experts chargé des questions juridiques :

- a) la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ;
- b) les droits réels sur les bateaux en navigation intérieure ;
- c) l'immatriculation des bateaux en navigation intérieure ;
- d) les questions concernant le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

25. Poursuivre l'établissement et la classification des annotations sur la documentation paraissant au sujet des questions présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne et pour l'activité de la Commission du Danube et

envoyer trimestriellement aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales la liste des annotations.

26. Partant du point de vue de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1959 aux travaux :

- a) du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU ;
- b) du Sous-Comité des transports pas voies navigables de la CEE de l'ONU ;
- c) du Groupe de travail du droit fluvial de la CEE de l'ONU ;
- d) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure ;
- e) des Groupes d'experts auprès de la CEE ;
- d) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure ;
- e) des Groupes d'experts auprès de la CEE de l'ONU chargés de diverses autres questions du domaine de la navigation intérieure (réseau unifié des voies navigables en Europe, nouvelles méthodes de conduite, etc.) ;
- f) de la Commission auprès de Conseil d'Assistance Economique Mutuelle dans les questions de construction d'ouvrages hydrotechniques sur le Danube ;
- g) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome dans les questions de l'unification de certaines parties du droit fluvial ;
- h) d'autres organisations internationales et des réunions tenues par les Etats danubiens au sujet des questions de navigation sur le Danube.

27. Participer aux inspections des secteurs du Danube effectuées par les Etats danubiens.

20. Préparer le plan de travail et le projet du budget de la Commission pour 1960.

PROJET DE DECISION

DE LA DIX-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'amélioration du balisage sur le Danube

Après avoir écouté et discuté l'Information de l'appareil de la Commission au sujet de la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube, la XVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission du Danube.

2. Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales :

d'augmenter le nombre de signaux éclairés, afin de réaliser leur visibilité mutuelle ;

d'effectuer en temps utile la vérification du fonctionnement des signaux éclairés et le déplacement requis du balisage, selon les niveaux d'eau, et garantir la visibilité des signaux côtiers ;

d'informer l'appareil de la Commission du Danube sur les mesures adoptées en vue de la poursuite de l'amélioration du balisage sur leur secteur du Danube.