

**ПРОТОКОЛЫ  
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

**ТОМ  
18**

---

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

**TOME  
18**

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

**TOME 18**

**DIX-HUITIEME SESSION**

tenue à Budapest  
du 20 au 30 janvier 1960

(Procès-verbaux N<sup>os</sup> 100-105)

## S O M M A I R E

|                                                                                                                                                                                                        | Pages |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| LISTE DES DELEGATIONS .....                                                                                                                                                                            | 241   |
| PROCES-VERBAL N° 100 Séance solennelle consacrée au Xème anniversaire<br>de la Commission du Danube (le 20 janvier 1960)                                                                               | 245   |
| PROCES-VERBAL N° 101 (séance du 21 janvier 1960) Ouverture de la<br>session .....                                                                                                                      | 271   |
| Information du Président sur l'adhésion de la<br>République d'Autriche à la Convention relative<br>au régime de la navigation sur le Danube de 1948,<br>et sur la nomination de nouveaux représentants | 273   |
| Adoption de l'ordre du jour .....                                                                                                                                                                      | 273   |
| Formation des groupes de travail .....                                                                                                                                                                 | 273   |
| Examen du rapport du Directeur de l'appareil<br>sur l'exécution du budget de la Commission pour<br>1959. ....                                                                                          | 274   |
| PROCES-VERBAL N° 102 (séance du 25 janvier 1960) .....                                                                                                                                                 | 275   |
| Examen du rapport du Directeur de l'appareil<br>sur l'accomplissement du plan de travail de la<br>Commission du Danube pour 1959. ....                                                                 | 277   |
| Examen du projet de Recommandations relatives<br>à l'établissement des gabarits du chenal et des<br>ouvrages hydrotechniques sur le Danube ....                                                        | 279   |
| Examen du projet du schéma pour le rassemble-<br>ment de données sur l'état du chenal du Danube                                                                                                        | 279   |
| Examen de l'information de l'appareil de la Com-<br>mission sur la position des stations et postes<br>hydrométéorologiques dans le bassin du Danube<br>et leurs programmes d'observations .....        | 282   |
| PROCES-VERBAL N° 103 (séance du 27 janvier 1960) .....                                                                                                                                                 | 285   |
| Examen de l'information de l'appareil de la Com-<br>mission sur la protection des eaux du Danube<br>contre la pollution .....                                                                          | 287   |
| Examen du plan de travail de la Commission<br>pour 1960. ....                                                                                                                                          | 288   |

|                      |                                                                                                            |     |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| PROCES-VERBAL N° 104 | (séance du 29 janvier 1960) .....                                                                          | 291 |
|                      | Poursuite de l'examen du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 et son adoption .....        | 293 |
|                      | Examen du projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube ..... | 298 |
|                      | Examen des projets d'attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube .....        | 298 |

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |     |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| PROCES-VERBAL N° 105 | (séance du 31 janvier 1960) .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 301 |
|                      | Examen des questions d'organisation : nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube ; modifications et compléments à apporter aux Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et au Règlement de leur fonctionnement ; modification du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube ..... | 303 |
|                      | Adoption du budget de la Commission du Danube pour 1960 et approbation des traitements de base mensuels des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel, établis en forints .....                                                                                                                                                                                                                                                               | 303 |
|                      | Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 304 |
|                      | Nomination du Directeur, de ses adjoints et des chefs des sections de l'appareil de la Commission .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 305 |
|                      | Adoption de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XIX <sup>e</sup> session .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 310 |
|                      | Clôture de la session .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 311 |

# I. ANNEXES — DECISIONS .....

|  |                                                                                                                                                                                               |     |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
|  | Ordre du jour de la XVIII <sup>e</sup> session de la Commission du Danube — CD/SES 18/15 .....                                                                                                | 315 |
|  | Décision concernant l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959 — CD/SES 18/16 ...                                                    | 317 |
|  | Décision au sujet de l'information de l'appareil de la Commission sur la documentation caractérisant la position et le programme d'observation des stations et postes hydrométéorologiques du |     |

|                                                                                                                                                                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| bassin du Danube, recueillie auprès des Etats danubiens — CD/SES 18/20 .....                                                                                                                                  | 318 |
| Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 — CD/SES 18/21 .....                                                  | 319 |
| Décision concernant l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — CD/SES 18/22 ....                        | 320 |
| Décision concernant l'examen du projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube — CD/SES 18/23 .....                                                                        | 321 |
| Décision concernant l'information de l'appareil sur la situation dans les pays danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution — CD/SES 18/24 .....                         | 322 |
| Plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 — CD/SES 18/26 .....                                                                                                                                     | 323 |
| Décision concernant les questions d'organisation — CD/SES 18/28 .....                                                                                                                                         | 327 |
| Décision concernant le projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube — CD/SES 18/29.....                                                                         | 328 |
| Décision concernant l'examen des projets d'attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube — CD/SES 18/30 .....                                                                      | 329 |
| Ordre du jour à titre d'orientation de la XIX <sup>e</sup> session de la Commission — CD/SES 18/32-1 ...                                                                                                      | 330 |
| Décision concernant le projet du budget de la Commission du Danube pour 1960 — CD/SES 18/34 .....                                                                                                             | 332 |
| Décision concernant la libération de leurs fonctions : du Directeur de l'appareil de la Commission, de ses adjoints et des chefs de section, et la nomination de nouveaux fonctionnaires — CD/SES 18/35 ..... | 333 |

## II. ANNEXES — RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL ..... 335

|                                                                                                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Rapport du groupe de travail pour les questions financières — CD/SES 18/14 .....                   | 337 |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'accom- |     |

|                                                                                                                                                                                                                      |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| plissement du plan de travail de la Commission pour 1959 — CD/SES 18/18 .....                                                                                                                                        | 340        |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique — CD/SES 18/19                                                                                                                       | 343        |
| Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique — CD/SES 18/25                                                                                                                        | 347        |
| Rapport du groupe de travail pour les questions d'organisation — CD/SES 18/27 .....                                                                                                                                  | 353        |
| Rapport du groupe de travail pour le projet du budget de la Commission du Danube pour 1960 — CD/SES 18/31 .....                                                                                                      | 357        |
| <b>III. ANNEXES — DOCUMENTS ADOPTES .</b> .....                                                                                                                                                                      | <b>359</b> |
| Budget de la Commission pour 1960 — CD/SES 18/2-1 .....                                                                                                                                                              | 361        |
| Traitements mensuels établis en forints, avec des chiffres arrondis, des fonctionnaires de la Commission, inscrits au tableau du personnel — Annexe au doc. CD/SES 18/2-1 .....                                      | 362        |
| Tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 18/3 .....                                                                                                                   | 363        |
| Information sur la documentation recueillie par l'appareil en 1958—1959 auprès des Etats danubiens au sujet de la position des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube — CD/SES 18/10 ..... | 365        |
| Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 — CD/SES 18/11 .....                                                                                | 371        |
| Rapport financier sur l'exécution du budget au 1 <sup>er</sup> janvier 1960 — CD/SES 18/13 .....                                                                                                                     | 388        |
| Bilan au 1 <sup>er</sup> janvier 1960 — Annexe 1 au doc. CD/SES 18/13 .....                                                                                                                                          | 391        |
| Note explicative au rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959 — Annexe 2 au doc. CD/SES 18/13 .....                                                                                               | 392        |
| Information sur la situation dans les pays danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution — CD/SES 18/17                                                                          | 397        |

|                                                                                                                                              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — CD/SES 18/22-1 .. | 404 |
| Schéma pour le rassemblement des données sur l'état du chenal du Danube — CD/SES 18/23-1                                                     | 423 |
| Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement — CD/SES 18/28-1 .....             | 425 |
| Modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube — CD/SES 18/29-1 .....                                     | 433 |
| Proposition de la délégation de la République Populaire Hongroise au sujet de l'examen des cas d'avarie — CD/SES 18/33 .....                 | 452 |

## LISTE DES DELEGATIONS

Délégation autrichienne

|                  |                                                   |
|------------------|---------------------------------------------------|
| Walter Wodak     | — Représentant de la RA à la Commission du Danube |
| Walter Peinsipp  | — Membre de la délégation                         |
| Otto Pleinert    | — Membre de la délégation                         |
| Hermann Fröhlich | — Membre de la délégation                         |
| Franz Schlaffer  | — Membre de la délégation                         |
| Alfred Clausen   | — Membre de la délégation                         |
| Hans Müllner     | — Membre de la délégation                         |
| Ernst Glasel     | — Membre de la délégation                         |

Délégation bulgare

|                    |                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Christiu Stoitchev | — Représentant de la RPB à la Commission du Danube              |
| Petko Doïnov       | — Suppléant du Représentant de la RPB à la Commission du Danube |
| Nikolaï Kojouharov | — Expert                                                        |
| Liouben Pavlov     | — Expert                                                        |
| Todor Trifonov     | — Expert                                                        |

Délégation hongroise

|                  |                                                                 |
|------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Frigyes Puja     | — Représentant de la RPH à la Commission du Danube              |
| József Bélay     | — Suppléant du Représentant de la RPH à la Commission du Danube |
| Károly Ziegler   | — Membre de la délégation                                       |
| Gyula Némethy    | — Membre de la délégation                                       |
| János Veres      | — Membre de la délégation                                       |
| László Ferdinánd | — Expert                                                        |
| Oszkár Petényi   | — Expert                                                        |
| György Fekete    | — Expert                                                        |
| Vilmos Kocsis    | — Expert                                                        |
| Mihály Jakus     | — Expert                                                        |
| Ödön Vid         | — Expert                                                        |

Délégation roumaine

|                   |                                                                 |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Vasile Pogaceanu  | — Représentant de la RPR à la Commission du Danube              |
| Emil Savu         | — Suppléant du Représentant de la RPR à la Commission du Danube |
| Martin Rusu       | — Membre de la délégation                                       |
| Androne Nae       | — Membre de la délégation                                       |
| Nicolae Jancovici | — Membre de la délégation                                       |

### Délégation soviétique

|                   |                                                                 |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|
| V. I. Jarkov      | — Représentant de l'URSS à la Commission du Danube              |
| L. I. Kapikraïan  | — Suppléant du Représentant de l'URSS à la Commission du Danube |
| M. A. Popov       | — Conseiller                                                    |
| A. D. Keiline     | — Conseiller                                                    |
| P. I. Markov      | — Expert                                                        |
| S. I. Laboutov    | — Expert                                                        |
| V. I. Tcherniaïev | — Expert                                                        |

### Délégation tchécoslovaque

|                  |                                                                          |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Karel Štekl      | — Représentant de la République Tchécoslovaque à la Commission du Danube |
| Jan Zervan       | — Membre de la délégation                                                |
| Dana Štembergová | — Membre de la délégation                                                |
| Svatopluk Hlava  | — Membre de la délégation                                                |
| František Pancíř | — Membre de la délégation                                                |
| Bohumil Šulc     | — Membre de la délégation                                                |
| Cyril Solčanský  | — Membre de la délégation                                                |

### Délégation yougoslave

|                      |                                                     |
|----------------------|-----------------------------------------------------|
| Slavoljub Petrović   | — Représentant de la RPFY à la Commission du Danube |
| Jovan Paunović       | — Membre de la délégation                           |
| Božidar Dimitrijević | — Membre de la délégation                           |
| Siniša Petrović      | — Expert                                            |
| Ivan Brukner         | — Expert                                            |
| Danica Soć           | — Expert                                            |

### Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

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

### Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe

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

### Administration Fluviale des Portes de Fer

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

## PROCES-VERBAL

N° 100

DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE  
SEANCE SOLENNELLE CONSACREE AU X<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE  
DE LA COMMISSIONtenue le 20 janvier 1960  
à Budapest

La séance solennelle consacrée au X<sup>e</sup> anniversaire de la Commission est ouverte à 10 heures 30 minutes, au siège de l'Académie des Sciences de la République Populaire Hongroise.

Sont présents :

— les représentants et les membres des délégations des pays membres de la Commission, à savoir de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie ;

— des chefs et des fonctionnaires d'ambassades et de légations à Budapest ;

— le Ministre des Affaires Etrangères, *M. E. Sik*, le Ministre des Postes et des Communications, *M. I. Kossa*, des fonctionnaires responsables desdits ministères et de l'Administration des Eaux, des représentants du Conseil de la Ville de Budapest, de l'Académie des Sciences, des entreprises de navigation et d'autres organisations de la République Populaire Hongroise ;

— des experts du Ministère Fédéral du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, des observateurs du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer ;

— des représentants des agences d'entreprises de navigation danubienne siégeant à Budapest ;

— les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

Le présidium de la séance est composé de : *M. Wodak* (Autriche), *M. Stoitchev* (Bulgarie), *M. Puja* (Hongrie), *M. Pogaceanu* (Roumanie), *M. Štekl* (Tchécoslovaquie), *M. Jarkov* (Union Soviétique), *M. Petrović* (Yougoslavie), représentants des Etats membres de la Commission, *M. Sik*, Ministre

des Affaires Etrangères de la République Populaire Hongroise, *M. Kossa*, Ministre des Postes et des Communications de la République Populaire Hongroise, *M. Pesta*, suppléant du Président du Conseil de la Ville de Budapest, *M. Halatcheff*, Directeur de l'appareil de la Commission du Danube.

Le Président de la Commission du Danube, *M. Štekl*, représentant de la République Tchécoslovaque, ouvre la séance solennelle.

Dans son intervention, *M. Štekl* salue tous les présents, et personnellement *M. Sik*, *M. Kossa* et *M. Pesta*. Il souhaite la bienvenue au nouveau membre de la Commission, la République d'Autriche, représentée par *M. Wodak*, chef de la délégation autrichienne, ainsi qu'aux nouveaux représentants des Etats membres de la Commission : *M. Pogaceanu* (Roumanie), Secrétaire de la Commission, *M. Jarkov* (Union Soviétique), Vice-Président de la Commission, et *M. Petrović* (Yougoslavie).

En conclusion, *M. Štekl* souhaite à tous du succès dans leur travail et transmet à *M. Jarkov* la conduite de la séance solennelle.

*M. Jarkov*, remerciant la confiance qui lui est accordée, fait part du programme de travail de la séance jubilaire et passe la parole au Président de la Commission du Danube, *M. Štekl* :

Mesdames et Messieurs,

La Commission du Danube qui se réunit aujourd'hui en session, fête le X<sup>e</sup> anniversaire de son activité.

A cette occasion, il convient de donner une vue d'ensemble et une appréciation de son activité passée ainsi qu'un aperçu de son activité en perspective. Tout le travail de la Commission du Danube s'est déroulé sur la base de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade, qui contient les principes de la liberté de la navigation sur le Danube auprès d'une garantie totale des droits souverains de tous les Etats danubiens, dans l'esprit de la collaboration et de l'entente.

Ces nobles principes ont été appliqués avec conséquence et succès au cours de ces dix années au sein de la Commission du Danube, servant la cause du développement et du renforcement de la coopération internationale.

Tout le monde connaît l'importance historique, politique et commerciale du Danube, une des plus grandes voies navigables d'Europe, reliant entre eux huit pays européens. L'histoire du développement de la navigation danubienne reflète l'histoire du développement des Etats danubiens et leur désir de défendre la libre navigation sur le Danube.

Comme on le sait, la nécessité d'introduire sur le Danube un régime de navigation uniforme s'est présentée il y a plus de 100 ans. Toutefois, tous les traités et conventions conclus au cours de cette période au sujet de l'établissement d'un régime de navigation danubienne limitaient les droits des Etats danubiens, et ainsi ceux-ci n'étaient pas maîtres de cette voie navigable jouant un rôle fort important dans leur vie.

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée par les Etats danubiens à Belgrade, en août 1948, à laquelle a récemment adhéré l'Autriche, diffère par ses principes de toutes les conventions précédentes.

L'adoption de cette Convention fut un acte d'une grande importance et marqua un tournant décisif vers un nouveau régime, un régime démocra-

tique, sur lequel se base le désir ardent des Etats riverains de développer la navigation et le commerce international sous le signe du respect mutuel de leurs intérêts économiques et de leurs droits souverains.

La signature de la nouvelle Convention de 1948 a instauré pour tout le fleuve un régime appliqué sans discrimination en raison du pavillon, tant en ce qui concerne les Etats riverains que les Etats non riverains.

La Convention de 1948 prescrit que la navigation sur le Danube doit être libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats, sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port et les conditions de navigation. Quant au transport local des passagers et des marchandises et au trafic entre les ports d'un même pays ils ne sont ouverts aux bateaux battant pavillon étranger que conformément à la législation nationale de l'Etat donné.

Les Etats danubiens, devenus propriétaires des eaux du Danube traversant leur territoire, se sont engagés à maintenir le fleuve en état de navigabilité et à "ne pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube". Ainsi, la Commission du Danube agit non pas comme un organisme supra-national, mais comme un organe qui coordonne l'activité des Etats danubiens dans le domaine de la navigation et de l'exécution des travaux sur le Danube.

La Convention fixe des dispositions selon lesquelles le financement des travaux hydrotechniques effectués par un Etat sera assuré par cet Etat même, tandis que le financement des travaux que tout Etat danubien aura, conformément à l'art. 4 de la Convention, confiés à la Commission du Danube sera assuré par cette dernière.

En vue de la bonne organisation de la navigation sur le Bas Danube et dans les Portes de Fer, où les conditions de navigabilité sont plus difficiles, les Etats riverains ont établi, par des accords, l'Administration fluviale du Bas-Danube et l'Administration fluviale des Portes de Fer. Il est de la compétence de ces Administrations d'organiser l'exécution des travaux hydrotechniques et de réglementer la navigation sur ces secteurs du fleuve.

Sur les secteurs relevant des deux Administrations fluviales, la navigation se déroule selon les règles de route établies par celles-ci, et sur les autres secteurs du Danube, conformément aux règles prescrites par les Etats riverains. En élaborant ces règles, les Etats danubiens et les Administrations fluviales doivent tenir compte des recommandations contenues dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, établies par la Commission.

Le droit d'établir des règlements de police, des règlements sanitaires et douaniers appartient aux Etats danubiens qui surveillent leur application. Les règlements promulgués par les Etats danubiens sont communiqués à la Commission qui les unifie et fait ses recommandations afin que la navigation ne soit pas entravée. Les bâtiments naviguant sur le Danube ont, indépendamment de leur pavillon, le droit d'entrer dans les ports des Etats danubiens, d'y procéder à des opérations de chargement et de déchargement, d'embarquer et de débarquer des passagers, de s'approvisionner en combustibles, etc., à condition toutefois de se conformer aux règlements établis par l'Etat donné. Les droits de port et les taxes d'exécution par l'Etat respectif des opérations portuaires de chargement, de déchargement et autres sont

perçus sans aucune discrimination en raison du pavillon. Les bâtiments naviguant sur le Danube peuvent se servir de leurs postes de TSF et des moyens de communication riverains aux fins de navigation.

La Convention de 1948 interdit la navigation sur le Danube aux bateaux de guerre appartenant à des pays non danubiens. Les bateaux de guerre des pays danubiens ne peuvent naviguer en dehors des frontières de leur pays, ce sauf entente entre les Etats danubiens intéressés.

La Commission du Danube, composée des représentants des Etats riverains, a été constituée pour veiller à l'application des dispositions de la Convention.

Il entre dans les attributions de la Commission d'établir un système uniforme de balisage pour toute la voie navigable, d'élaborer, compte tenu des conditions spécifiques de tel ou tel secteur, des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, y compris celles du service de pilotage, d'unifier les règles de la surveillance fluviale, de coordonner les travaux hydrotechniques, d'unifier les lois et les règlements concernant la navigation, les règles douanières et sanitaires, de coordonner les services hydrométéorologiques, de publier des bulletins hydrologiques et d'établir des prévisions de longue et de courte durée pour le Danube, d'éditer des ouvrages de référence, des routiers, des cartes nautiques et des atlas pour les besoins de la navigation. En outre, elle doit rassembler et généraliser les données statistiques sur toutes les questions relevant de sa compétence. Par ailleurs, elle a pour tâche de prêter son concours aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales dans l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube.

La Commission du Danube s'est réunie en première session en novembre 1949 à Galați, conformément à l'art. 7 de la Convention de 1948; à cette session elle régla les questions d'organisation.

La Commission a siégé à Galați pendant 4 ans et je profite de l'occasion pour exprimer, au nom de la Commission, notre sincère gratitude au gouvernement de la République Populaire Roumaine et à ses organismes compétents pour l'attention, l'aide et le concours qui ont été donnés à la Commission dans la période de son organisation et au cours de son séjour sur le territoire de la Roumanie. On ne peut omettre de noter le grand soutien accordé à la Commission par l'ancien Ministre des Affaires Etrangères de la Roumanie, M. Preoteasa.

Depuis 1954 la Commission siège à Budapest où elle a été chaleureusement reçue par le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et ses organismes compétents qui prennent grand soin d'elle.

Je saisis l'occasion pour exprimer au nom de la Commission notre grande reconnaissance et nos remerciements au Gouvernement hongrois et espère qu'à l'avenir aussi, cette bonne collaboration continuera à se développer. En outre, la Commission du Danube désire relever le grand travail effectué par le Ministre des Affaires Etrangères de Hongrie, M. Sik, qui pendant longtemps a représenté son pays à la Commission du Danube dont il a été président.

La Commission du Danube a commencé son activité quand la navigation sur le Danube était sérieusement entravée du fait qu'une partie de la flotte danubienne a été détruite et que le parcours navigable du fleuve était inutilisable. Pendant un laps de temps assez long, le chenal du Danube, fortement

miné et encombré des épaves des bateaux coulés et des ponts sautés, ne répondait pas aux exigences normales de la navigation et par endroits était même dangereux.

Les Etats danubiens, conscients de leur responsabilité en ce qui concerne la garantie de la navigation normale sur leurs secteurs, ont adopté toutes les mesures dépendant d'eux pour déblayer le chenal, ce qui a permis de normaliser la navigation sur le Danube dans un court délai.

Un grand travail a été aussi effectué en ce qui concerne la reconstruction des ponts. Actuellement, presque tous les ponts du Danube sont soit reconstruits, soit en voie de reconstruction.

Dès le commencement de son activité, la Commission du Danube a été chargée d'une tâche fort responsable, celle d'adopter des mesures urgentes et efficaces qui, d'une part, inciteraient les autorités des Etats riverains à terminer les travaux pour dégager le lit des bateaux et autres objets coulés, et, d'autre part, pourvoieraient les bateliers en ouvrages de référence nautiques leur permettant de naviguer librement et sans risques sur le Danube. Comme vous le voyez la Commission du Danube s'est acquittée avec succès de cette tâche malgré le très maigre héritage laissé par les anciennes Commissions européenne et internationale du Danube dans le domaine des ouvrages de navigation.

Déjà à la II<sup>e</sup> session, en mars 1950, la Commission a inclu dans son plan de travail nombre de questions visant la solution de sa tâche essentielle, à savoir de normaliser et améliorer la navigation. A cette fin, le plan prévoyait des questions telles que l'établissement de recommandations relatives à l'organisation, par les Etats riverains, des travaux de déblayage du chenal du Danube des épaves des bateaux coulés et des ponts détruits, le rassemblement et la généralisation des données au sujet du balisage sur les divers secteurs du Danube en vue de l'établissement d'un balisage uniforme et moderne, l'étude des dispositions et des règles relatives à la navigation sur le Danube, etc. . .

Une autre tâche urgente de la Commission, directement liée à la navigation internationale, était l'élaboration des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. L'appareil de la Commission a entrepris leur préparation après la première session et, un an et demi plus tard, en juin 1951, la Commission adoptait ces Dispositions en recommandant aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'en tenir compte dans l'établissement de leurs règlements de navigation sur le Danube.

Les Dispositions fondamentales sont d'une grande portée pour la navigation danubienne. Elles contiennent nombre de dispositions juridiques importantes réglementant le mouvement des bâtiments en cours de route et au stationnement dans les ports et dans les hivernages, ainsi que des prescriptions au sujet de l'équipage, des documents de bord, de l'état technique du bateau, de son chargement, des feux et signaux, des mesures de précaution à adopter par les bateaux, etc.

La surveillance de l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube est exercée par les Etats riverains par l'intermédiaire des autorités de la surveillance fluviale et en particulier des capitaines de port. Le mode et le système général de l'exercice de la surveillance fluviale sont déterminés par les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube, adoptées par la V<sup>e</sup> session de la Commission du Danube, en décembre 1951.

Parmi les questions complexes que devait résoudre la Commission du Danube figurait celle de l'établissement d'un système uniforme de balisage sur le Danube, qui était liée aux conditions spécifiques de tel ou tel secteur et aux possibilités techniques et aux intérêts économiques des Etats danubiens.

Le système de balisage établi par la Commission du Danube a unifié, sur une base technique et rationnelle, les divers systèmes de balisage existant antérieurement, assurant l'unification de la forme et de la couleur des signaux et des feux, et répondant ainsi aux exigences dans le domaine de la garantie de la navigation sans entraves et de l'amélioration de l'orientation des bateliers.

Tenant compte de l'importance que présente l'hydrométéorologie pour la navigation, la Commission du Danube a effectué un grand travail en matière de coordination des services hydrométéorologiques sur le Danube en publiant régulièrement des ouvrages hydrométéorologiques. Les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, adoptées par la Commission, systématisent le rassemblement des éléments hydrométéorologiques nécessaires et unifient leur interprétation, établissant ainsi une méthode uniforme d'observation et de calcul, dont l'application donne des résultats comparables entre eux.

La Commission a dressé et publié l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube et édite régulièrement les *Annuaire hydrologiques* qui contiennent toutes les données nécessaires et les caractéristiques des principaux éléments hydrométéorologiques observés dans le bassin danubien.

Afin de pourvoir en dû temps aux besoins de la navigation, la Commission publie mensuellement le bulletin hydrométéorologique et diffuse régulièrement les prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

Exécutant les prescriptions de la Convention au sujet de l'unification des règles concernant la navigation sur le Danube, la Commission du Danube a étudié la législation des Etats danubiens dans un nombre de domaines importants tels que les surveillances sanitaire, douanière, phytosanitaire et vétérinaire et a adopté les recommandations nécessaires. En général, ces règles n'étaient pas unifiées et les règlements différaient par Etat, alors que les conditions de la navigation exigeaient que les surveillances douanière, sanitaire et autres sur le Danube soient appliquées par les Etats danubiens d'un commun accord.

Les Recommandations relatives aux surveillances douanière, sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube, adoptées par la Commission, ont permis de résoudre les problèmes existant dans ce domaine.

La Commission du Danube a déployé un grand travail afin de pourvoir la navigation en les ouvrages nautiques nécessaires. Toute la documentation et les données pouvant servir à l'établissement des cartes ont été rassemblées. L'appareil a minutieusement étudié le matériel recueilli et a publié les cartes du Danube par secteur.

En outre, la Commission a effectué un travail volumineux en ce qui concerne la publication des routiers du Danube. Déjà en 1953 l'appareil de la Commission a publié l'*Aperçu général du Danube* et au cours des deux années suivantes les *Routiers* couvrant les différents secteurs.

Ces ouvrages exposent avec suffisamment de précision les caractéristiques nautiques, hydrographiques et hydrologiques du Danube, et comprennent une description du chenal, des dangers nautiques et du balisage.

Actuellement, la description du chenal qui tient compte des modifications survenues est en voie de réédition.

Par la suite, la Commission du Danube a préparé à l'intention des bateliers et autres cadres l'Indicateur kilométrique, la Carte générale du Danube et l'Album des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube.

Le problème de l'unification des prescriptions relatives aux marques d'identification des bateaux naviguant sur le Danube a été aussi résolu.

Parallèlement à la mise au point des questions d'ordre nautique et hydro-météorologique du domaine de la navigation danubienne, la Commission du Danube s'est occupée des questions liées à l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube visant l'amélioration des conditions de la navigation dans l'intérêt de tous les Etats danubiens.

La solution de cette tâche importante a été divisée en trois étapes. Le premier pas sur cette voie a été l'adoption par la Commission du Danube des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, qui donnent une base uniforme pour la comparaison des conditions de navigation sur les diverses sections du fleuve et l'harmonisation des travaux hydrotechniques à exécuter sur le fleuve.

La seconde tâche dans ce domaine a été l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

En connexion avec ceci l'appareil a élaboré le projet des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube reflétant les principes fondamentaux de la construction des ouvrages de régularisation et des ouvrages hydrotechniques construits dans l'intérêt de la navigation, et prévoyant les profondeurs, largeurs et rayons de courbure minima du chenal, les gabarits des passes navigables (largeur et hauteur libres) des ponts et la hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve.

Il est actuellement possible d'entreprendre l'élaboration même du plan des grands travaux sur le Danube.

Comme on le sait, les glaces et l'apparition des seuils limitatifs sur le Danube constituent un grand obstacle pour la navigation, car elles entravent l'exploitation totale de la flotte. En connexion avec ceci, le régime des glaces du Danube a été étudié et sur la base de cette étude un rapport détaillé a été établi.

Dans le domaine du régime des seuils toutes les données ont été rassemblées et leur étude et classification entreprises.

La Commission du Danube, partant de la considération que les données statistiques relatives à la navigation présentent sans aucun doute de l'intérêt pour les Etats danubiens et la navigation, s'occupe du rassemblement et de la généralisation des données sur le trafic danubien, sur les taxes particulières et les droits de port perçus sur les bateaux naviguant sur le Danube ou entrant dans les ports danubiens, ainsi que sur les types de bâtiments danubiens.

Dans ce domaine ont été publiés le Bulletin sur le trafic-marchandises sur le Danube en 1950—1955, comprenant à titre de comparaison les données pour 1946, et le Bulletin sur le trafic-marchandises en 1955—1958.

Le Recueil des droits perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube ainsi que l'Album des types de bâtiments danubiens, publiés l'année dernière

par la Commission, sont des ouvrages de référence de grande valeur. L'Album contient les principaux types de bateaux danubiens et leurs données techniques.

Dans le domaine des questions d'ordre juridique, la Commission du Danube, en dehors de la systématisation et de l'étude des législations en vigueur dans les Etats danubiens en matière de navigation, s'occupe ces derniers temps de l'étude et de l'examen, au sein de la Commission, de quelques problèmes juridiques relevant de la navigation intérieure, en particulier des problèmes de la responsabilité en cas d'abordage, de l'assistance prêtée en cas d'avarie, de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux, de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et d'autres encore. Les résultats de ces travaux serviront de base pour l'examen de la possibilité de l'unification de ces parties du droit fluvial.

La Commission a fait paraître le Recueil des accords conclus entre les Etats danubiens en matière de navigation sur le Danube.

Elle a établi des relations avec d'autres organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation intérieure.

Ainsi, un échange d'information systématique a été organisé entre la Commission du Danube et le Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU et des contacts d'affaires ont été établis entre les deux organisations sous forme de participation de leurs collaborateurs à leurs travaux.

Sur invitation du Comité permanent pour l'Echange d'énergie électrique et l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube, auprès du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, les fonctionnaires de l'appareil ont pris part aux réunions de cet organisme qui est chargé de l'établissement du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

La Commission du Danube collabore avec l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome. Sur l'invitation de l'Institut, les fonctionnaires de la Commission participent aux travaux de son Comité d'étude pour l'unification de certaines parties du droit fluvial.

Les relations établies avec les experts de la République Fédérale d'Allemagne ont permis d'élargir et d'enrichir les ouvrages de référence et les publications de la Commission du Danube traitant des questions d'ordre nautique.

Les relations économiques et culturelles entre les Etats riverains se développent avec succès ce qui a permis d'organiser sur le Danube un trafic de marchandises important.

Ainsi, en prenant comme base de comparaison le trafic-marchandises de 1950, nous voyons qu'en 1953 le trafic-marchandises total a augmenté de 58% et en 1958 a atteint 228%.

Le chargement de la batellerie a sensiblement augmenté dans les deux directions, les parcours à vide ont diminué tandis que les ports danubiens ont été élargis et pourvus de nouveaux moyens mécaniques. Des ports tels que Izmail, Komárno et Sztálinváros qui étaient des petits points de chargements sont devenus des grands ports mécanisés, à travers lesquels passent annuellement plusieurs millions de tonnes de marchandises.

Des nouveaux types de bâtiments sont en voie de construction ; la tendance est d'augmenter leur portée en lourd, leur puissance et leur vitesse, en appliquant des nouvelles techniques.

Grâce au régime de navigation commerciale libre établi sur le Danube, les entreprises de navigation des Etats danubiens peuvent participer en étroite collaboration aux transports des marchandises.

Les entreprises de navigation danubiennes manifestent toujours plus d'intérêt à coopérer entre elles, fait que témoignent les nombreux accords conclus de 1952 à 1959 sur des questions d'ordre technique et commercial.

En septembre 1959, nombre d'entreprises de navigation ont conclu des accords à Bratislava. Ces accords ont une influence favorable sur le développement de la coopération entre les Etats danubiens dans le domaine de la navigation et du commerce.

Les relations d'affaires sincères qui se sont créées doivent servir de base à l'établissement de rapports encore plus larges dans le domaine de la navigation commerciale et, ce qui est essentiel, du règlement des transports de marchandises et de l'exploitation rationnelle de la flotte.

L'essor d'après-guerre du trafic commercial sur le Danube augmente sans cesse. La détente observée ces derniers temps dans la situation internationale et le désir grandissant des peuples de développer des relations économiques et culturelles avec tous les pays, y compris les Etats danubiens, ont eu un effet favorable sur la navigation commerciale danubienne.

Le grand travail positif effectué par la Commission du Danube au cours de ces 10 ans a permis d'établir après la deuxième guerre mondiale des conditions de navigation normales, de lui donner l'élan nécessaire à son essor rapide et d'assurer, à cette étape, l'adoption de mesures qui contribuent au développement et au renforcement de la navigation commerciale.

Tels sont brièvement les résultats atteints dans la navigation danubienne et par la Commission du Danube.

Actuellement, quand la majorité des Etats danubiens avancent sur la voie d'un rapide développement industriel, le Danube, en tant que voie navigable, revêt une grande importance. La nécessité de diminuer le coût de revient du transport, d'augmenter la vitesse commerciale en vue de la livraison rapide des marchandises et d'accroître la rentabilité générale du transport sur le Danube, exige l'introduction de nouveaux types de bâtiments, de nouveaux modes de conduite et l'emploi des techniques les plus modernes. Ceci pose à son tour des exigences nouvelles et encore plus grandes dans le domaine de la sécurité de la navigation danubienne.

A la lumière des exigences actuelles, de nouvelles tâches non moins importantes se posent devant la Commission du Danube. Elle doit dresser le plan quinquennal des grands travaux sur le Danube, compte tenu des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques. C'est dans le cadre de ces Recommandations que doit être dressé le plan des grands travaux pour une plus longue période, qui garantirait une profondeur navigable de 3—3,5 m auprès d'une largeur de chenal correspondante et des dimensions d'écluse adéquates lors de la construction des centrales hydro-électriques.

Afin de continuer à pourvoir aux besoins de la navigation sur le Danube il convient en premier lieu de rééditer prochainement les cartes de pilotage du Danube, les routiers et la description du chenal, compte tenu des modifications survenues et de tenir ces ouvrages à jour.

Dans le domaine du développement de la coordination des observations et du service hydrométéorologiques sur le Danube, la Commission du Danube doit établir des propositions au sujet de la poursuite de l'unification des observations hydrométéorologiques et de l'élargissement du réseau des postes ainsi qu'au sujet de l'unification de leurs programmes d'observation, du dépouillement des relevés, du service d'information et de prévision.

Afin de garantir à l'avenir aussi une navigation sans avaries, praticable de jour et de nuit, et tenant compte des possibilités de la liaison du Danube à d'autres bassins et de la création sur le Danube de lacs d'accumulation par suite de la construction de centrales hydro-électriques, la Commission du Danube envisage la revision du système uniforme de balisage en vigueur.

Vu le changement des conditions de navigation sur le Danube, il est fort probable qu'il faudra apporter certaines modifications aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, compte tenu des dispositions unifiées en voie d'élaboration sous l'égide de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

La poursuite de l'étude des questions statistiques de la navigation danubienne, l'analyse du point de vue économique de la navigation actuelle et l'élaboration de tous les documents de référence statistiques seront fort utiles à la navigation danubienne.

Le développement et le renforcement de la coopération entre les Etats danubiens nécessitent la poursuite de l'étude des questions juridiques de la navigation danubienne du point de vue de l'unification de certaines prescriptions liées à tel ou tel aspect de la navigation.

Telles sont les perspectives et les tâches de la Commission du Danube pour le proche avenir. Le succès de l'accomplissement par la Commission du Danube et les organismes des Etats riverains des tâches qui se posent dans le développement et l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube repose sur la coopération étroite entre les Etats danubiens et la Commission du Danube, basée sur les relations amicales qui se sont instituées au cours de leur activité, et sur le soutien perpétuel par les Etats riverains des mesures adoptées par la Commission du Danube.

Le régime juridique international existant actuellement sur le Danube — régime qui a joué un grand rôle dans la vie des peuples danubiens en garantissant la libre navigation — ouvrira une voie encore plus large au développement des relations économiques et culturelles des pays danubiens entre eux et avec les autres pays, contribuant ainsi grandement à la cause de la paix et de la collaboration internationale.

Après le rapport de M. Štekl, Président, la séance est interrompue pour un intervalle de 20 minutes.

(Après l'intervalle)

M. Jarkov, le président de la séance, donne la parole au Ministre des Postes et des Communications de la République Populaire Hongroise, *M. Kossa* :  
Monsieur le Président,  
Honorable Séance solennelle,

Nous nous sommes réunis en ce jour pour fêter une date mémorable, l'anniversaire de la fondation, il y a 10 ans, de la nouvelle Commission du

Danube. Le rapport du président nous a donné un tableau complet sur l'activité déployée par la Commission du Danube au cours des 10 années écoulées et sur les événements qui ont précédé sa fondation, c'est pourquoi je ne voudrais pas traiter des faits qui, d'ores et déjà, peuvent être qualifiés historiques. Néanmoins, je n'aimerais pas manquer l'occasion de parler du rôle et de l'importance de la Commission du Danube dans la navigation danubienne et, dans ce cadre, dans la navigation hongroise.

Le Danube mérite ses noms de "grande route des peuples", de "lien entre l'Est et l'Ouest", que justifient bien des exemples puisés dans le passé. De nos jours, cette constatation a une importance d'autant plus grande qu'aujourd'hui c'est ce que représente réellement le Danube, et la Commission du Danube, l'organisme international qui s'en occupe, est l'un des plus beaux exemples de la collaboration internationale et de la coexistence pacifique.

La Commission du Danube, créée avec la participation des Etats riverains, a pour tâche l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, et c'est avec plaisir que nous constatons qu'elle a non seulement accompli cette tâche, mais qu'elle a aussi contribué efficacement à l'amélioration des relations entre les pays et les peuples danubiens.

La présente session est la première aux travaux de laquelle prend part aussi, en tant que membre de plein droit, notre voisine l'Autriche, et le temps viendra, je l'espère, quand les représentants de tous les pays danubiens occuperont leur place au sein de la Commission du Danube.

En parlant de cette période de 10 ans, je tiens avant tout à exprimer, au nom du Gouvernement Révolutionnaire Ouvrier-Paysan de la République Populaire Hongroise, mes remerciements et ma reconnaissance pour l'énorme travail effectué par l'appareil et les experts de la Commission du Danube. Il me faudrait peut-être parler tout d'abord des deux sujets qui seront discutés et, espérons-le, approuvés à la présente session, et qui sont surtout d'une grande importance pour l'avenir de la navigation. Je pense ici à la détermination des gabarits du chenal navigable et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube, ainsi qu'à l'établissement du balisage sur le Danube. Grâce aux travaux préparatoires approfondis de la Commission du Danube, nous avons déjà devant nous les projets des recommandations relatives à ces deux sujets et, les ayant étudiés, nous pouvons dire que ces recommandations constitueront sans aucun doute la base du développement futur de la navigation.

L'exploitation complexe des énormes ressources hydrauliques du Danube est un problème fort actuel, et l'introduction du service hydrologique et météorologique, ainsi que le dépouillement et la publication des données d'après une base et un système uniformes élaborés par la Commission du Danube, sont d'une grande aide dans l'établissement des projets déjà en cours dans ce domaine.

La détermination des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques est le point de départ pour l'établissement de tout projet concernant le Danube en tant que voie navigable. Dans le cadre du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle une organisation spéciale s'occupe, avec le concours du Hydroprojekt de l'URSS, des problèmes de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube. La participation aux réunions des groupes d'experts de la Commission du Danube des représentants du "Hydroprojekt",

qui par leur riche expérience contribuent au succès du travail des experts de la Commission du Danube, ne peut être que saluée chaleureusement. Ainsi, comme je l'ai déjà mentionné, la Commission du Danube, en dehors de l'exécution de sa tâche proprement dite, contribue également à la réalisation du principe de la collaboration internationale dans le domaine de la science, de l'échange d'expériences et de l'entraide.

La Commission du Danube, en publiant les cartes de pilotage pour le Danube, la description détaillée du Danube et l'indicateur kilométrique, a prêté une grande aide aux travailleurs des entreprises de navigation. Ces publications, éditées dans les deux langues officielles de la Commission, en russe et en français, sont, tant par leur contenu que par l'exactitude de leurs données, le résultat de la collaboration générale sur le Danube. Elles offrent aussi une base sérieuse aux pays pour la publication, dans leurs langues nationales, des ouvrages de référence correspondants à l'intention des bateliers.

La Commission du Danube a élaboré également les données statistiques sur le mouvement des bateaux marchands sur le Danube et sur le trafic des ports danubiens. Le fait à relever à ce sujet est qu'à la méfiance, qui auparavant se manifestait dans le domaine de la communication des données, s'est substitué l'esprit de l'échange des données. La concurrence malsaine et la rivalité disparaissent sur le Danube pour être remplacées par la franchise, le respect réciproque des intérêts et des principes fondamentaux de la participation proportionnelle dans la répartition internationale du travail. Les données statistiques publiées rappellent en même temps à chaque pays leurs obligations dans le développement de la navigation nationale.

En parlant de l'activité déployée par la Commission pendant cette période de 10 ans, nous ne devons manquer de mentionner le travail fructueux dans le domaine du droit fluvial, de la réglementation de la surveillance sanitaire et de la surveillance fluviale. La base du travail de la Commission du Danube a été l'élaboration des règles fondamentales dans ce domaine et c'est sur ces règles que sont fondées les prescriptions de grande importance concernant les surveillances fluviale, sanitaire, vétérinaire et phytosanitaire.

L'initiative de l'introduction d'attestations de bord unifiées sur le Danube appartient également à l'appareil et aux experts de la Commission du Danube, qui ont élaboré un projet à ce sujet.

J'estime qu'en parlant des principaux résultats atteints par la Commission du Danube il ne faut pas négliger de mentionner sa participation active aux travaux des différentes organisations internationales, et c'est parce qu'elle connaît à fond et représente les intérêts des Etats danubiens, qu'elle sait défendre les intérêts et faire valoir les demandes légitimes des peuples danubiens auprès de ces forums internationaux. Ainsi par exemple, la Commission du Danube prend part aux travaux des Nations Unies, ou plus exactement de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle et de l'Institut pour l'unification du droit privé, notamment du droit fluvial à Rome.

Monsieur le Président,  
Honorable Séance solennelle,

Ce qui vient d'être dit montre en grandes lignes l'activité de la Commission du Danube au cours de ses 10 années d'existence. Il ne m'appartient

pas, et je ne me propose pas, de m'étendre plus en détail sur ses résultats. Toutefois, avant de terminer mon allocution je voudrais soulever encore une question. Dans le passé, il était de coutume de parler de la Hongrie comme point de rencontre entre l'Est et l'Ouest. Malheureusement, c'est dans ce point de rencontre qu'a culminé la rage des hordes fascistes fuyant devant la glorieuse Armée Rouge. Leurs ravages ont causé d'énormes dommages, particulièrement sur la section hongroise du Danube, notamment la destruction de nos ouvrages d'art et de nos ponts.

Les ruines des ponts danubiens, les bateaux coulés ainsi que les mines ont été pendant longtemps un obstacle à la navigation sur le Danube. et si, à la veille du quinzième anniversaire de la libération de notre pays, nous parcourons le Danube, nous pouvons être fiers de voir les grands résultats du travail paisible de reconstruction et d'édification socialiste de notre pays.

Je souhaite de tout coeur qu'à l'avenir aussi la Hongrie soit le lien entre l'Est et l'Ouest.

Mon désir est que toute l'activité de la Commission du Danube siégeant à Budapest en soit une preuve. Personnellement et au nom de mon Gouvernement je puis assurer à cette éminente organisation que nous lui garantissons les conditions pacifiques nécessaires à son activité, car nous sommes fiers de voir siéger la Commission du Danube dans notre belle capitale.

Au nom de la navigation hongroise, de tous les travailleurs des transports de Hongrie, du Gouvernement hongrois, ainsi qu'en mon propre nom, je souhaite beaucoup de succès à la Commission du Danube.

En avant vers le 25ème jubilé riche en résultats !

*Monsieur Pesta* prend la parole au nom du Conseil de la Ville de Budapest :

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi de prendre la parole au nom du Comité Exécutif du Conseil de la Ville de Budapest et au nom de sa population pour féliciter la Commission du Danube à l'occasion de son Xème anniversaire.

Ce grand fleuve qu'est le Danube a depuis toujours joué un grand rôle dans l'histoire de la capitale de la Hongrie, de son peuple, voire même de toute l'Europe. Aquincum, sise aux confins de l'ancien empire romain, souligne l'importance stratégique du Danube, quant aux Hongrois conquérants de ce pays ils en estimèrent davantage l'importance économique quand ils s'établirent sur les deux rives du fleuve. Le château de Buda qui fut construit il y a plus de 700 ans, la ville de Pest qui surgit sur le Danube au point de traversée du fleuve, les exemples d'Óbuda et de Víziváros illustrent le grand rôle joué par ce fleuve dans le développement de la capitale hongroise. Et aujourd'hui, Budapest, "reine du Danube", est l'expression de notre amour du Danube qu'elle embrasse et orne de ses beaux édifices et de ses ponts élancés.

Notre peuple n'a jamais voulu se servir du Danube comme route stratégique, fortification ou rempart, mais seulement comme moyen de liaison entre les habitants de Pest et de Buda, entre le peuple hongrois et les peuples voisins. Nous avons toujours salué chaleureusement les bateaux servant des buts pacifiques, et c'est avec joie que nous avons accueilli le premier bateau

venu sous le signe de la paix. Ce n'est pas notre peuple, mais ce sont les brigands hitlériens qui, à la fin de la deuxième guerre mondiale ont fait sauter nos ponts, et c'est pourquoi nous pensons toujours avec grande reconnaissance aux soldats et ingénieurs soviétiques qui nous ont prêté si promptement leur aide fraternelle pour rétablir le premier pont sur le Danube, et par là même la circulation sur notre Danube, sur leur Danube, sur le Danube de l'Europe centrale et sud-orientale, objet des dix années d'activité de cette organisation internationale qu'est la Commission du Danube.

La population éprise de paix de Budapest qui aime le Danube, apprécie hautement le travail de la Commission du Danube, cette importante organisation internationale, dont ils comprendront encore mieux l'importance après le déroulement de cette séance jubilaire.

La population de Budapest, fière de ce que sa ville est le siège de la Commission du Danube, porte aujourd'hui un intérêt accru à cette organisation.

Nous avons appris du rapport du Président — et la population de notre capitale en sera également informée — à quels importants problèmes la Commission du Danube prépare la solution, et à l'élaboration de quelles recommandations elle travaille. Du point de vue économique et, dans une certaine mesure de celui du tourisme, nous sommes aussi intéressés à l'encouragement et au développement de la navigation qui apporte des éléments animés et multicolores à l'image pittoresque qui est l'une des principales caractéristiques de Budapest qui jouit, à juste raison, d'une célébrité de par l'Europe, voire même de par le monde entier.

Au nom de la population de Budapest, le Comité Exécutif du Conseil de la Ville souhaite à la Commission du Danube qu'elle puisse continuer dans notre ville, avec succès et énergie inlassable, son travail pour le rapprochement économique et culturel des peuples et le développement des relations sous le signe de la paix et de l'amitié entre les peuples, pour le bien et le bonheur de tous les Etats danubiens.

La parole est au représentant de la République d'Autriche, *M. Wodak* :

Monsieur le Président,  
Messieurs,

C'est pour moi une distinction toute particulière que de pouvoir vous adresser aujourd'hui la parole au nom du Gouvernement fédéral autrichien.

Le rétablissement d'une Autriche complètement indépendante par le Traité d'Etat de 1955 nous a permis, pour la première fois depuis de longues années, de participer pleinement à la coopération internationale dans les domaines les plus divers. Nous sommes convaincus que seule cette coopération peut garantir aux peuples la prospérité et la sécurité.

L'Autriche, on le sait, a librement choisi la neutralité permanente. Le sens de notre neutralité est défini par les termes de la Loi constitutionnelle fédérale du 26 octobre 1955, dont le texte a été porté à la connaissance des gouvernements de tous les pays avec lesquels l'Autriche entretient des relations diplomatiques. Nous ne voyons aucune contradiction entre les obligations qui découlent de cette neutralité et la coopération internationale sur le plan non-militaire.

L'Autriche — membre des Nations Unies depuis 1955 — désire participer activement à la coopération internationale dans les domaines culturel, social et économique.

C'est dans ce but que le Gouvernement fédéral et le Parlement de l'Autriche ont décidé de ratifier la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, et réglant le régime de la navigation sur une des plus importantes voies de communication fluviale en Europe. L'instrument de ratification a été déposé, conformément à l'article 47 de la Convention, près le Gouvernement de la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, le 7 janvier 1960. A compter de ce jour, l'Autriche est, en vertu de l'Annexe I de la Convention, membre de plein droit de la Commission du Danube.

L'article 1 de la Convention confirme le principe de la liberté de la navigation sur le Danube, principe d'ailleurs, dont l'Autriche s'est toujours fait partisan.

Vu l'importance du Danube pour la vie économique de notre pays, l'Autriche se propose de collaborer activement aux travaux de la Commission du Danube. L'Autriche sera guidée par la conviction que ses intérêts nationaux dans cette matière coïncident avec ceux de l'Europe toute entière.

Pour conclure, je désire exprimer les remerciements de ma délégation au Gouvernement hôte de cette conférence.

La parole est au représentant de la République Populaire de Bulgarie, *M. Stoitchev* :

Monsieur le Président, Messieurs les Délégués, Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, au nom de la délégation bulgare, de saluer chaleureusement notre Commission du Danube à l'occasion de son Xème anniversaire.

Dix années, ce n'est pas une période bien longue dans la vie d'une organisation internationale telle que la Commission du Danube. Cependant, au cours de cette brève période, la Commission du Danube a effectué un travail très grand, fort utile dans le domaine de la réglementation et du développement de la navigation sur le Danube, contribuant ainsi au développement économique de tous les pays danubiens.

Dans son activité, la Commission a toujours cherché à réaliser la tâche principale que lui a assignée la Convention, à savoir d'assurer sur le Danube la navigation libre et sûre, ouverte, sur un pied d'égalité et dans l'esprit de collaboration, aux ressortissants, aux bateaux-marchands et aux marchandises de tous les pays.

La condition fondamentale de l'existence et de l'activité de la Commission du Danube est le plein respect des droits souverains de chaque Etat membre de la Commission et la prise en considération des besoins et des intérêts de leurs peuples.

Le désir sincère de collaboration, l'estime réciproque entre les membres, ainsi qu'une atmosphère amicale et saine dans la solution des problèmes sont nécessaires pour qu'une telle organisation internationale puisse accomplir un travail fécond et couronné de succès.

Les résultats qu'ont donnés les travaux de la Commission du Danube, l'estime et l'autorité qu'elle a su s'acquérir au cours de ces 10 ans prouvent

que toutes ces conditions nécessaires pour le travail de la Commission ont été réalisées.

Dans la situation internationale actuelle, lorsque tous les partisans sincères de la paix déploient tous leurs efforts pour faire fondre la glace de la guerre froide, pour assurer une paix durable et régler tous les problèmes internationaux par la voie des négociations et de la collaboration pacifique entre les peuples, le travail amical et unanime de la Commission du Danube constitue l'un des modestes leviers de la garantie de la paix et de la collaboration croissante des pays danubiens.

Monsieur le Président, Messieurs les Délégués,

Pour terminer ma brève allocution, permettez-moi de m'associer aux salutations de notre très honoré Président, et à celles des orateurs précédents, adressées au nouveau membre de notre organisation, représenté par le très estimé délégué de l'Autriche. Nul doute que l'adhésion de l'Autriche à la Commission du Danube contribuera à l'amélioration et à l'extension de l'activité de la Commission et à l'accomplissement couronné de succès de toutes les tâches posées devant elle.

Le travail effectué et l'atmosphère saine et amicale existant au sein de la Commission sont la garantie de ce qu'à l'avenir aussi la Commission du Danube sera à même d'accomplir ses tâches avec succès, et ce pour le bien de tous les Etats danubiens.

La parole est au représentant de la République Populaire Hongroise,  
*M. Puja :*

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Dix ans se sont écoulés depuis que, conformément aux dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1948 à Belgrade, la Commission du Danube a tenu à Galați sa première session.

La Convention de Belgrade posa sur une base tout à fait nouvelle l'administration de cette importante voie d'eau qu'est le Danube. Tenant compte des intérêts fondamentaux des Etats riverains, elle réserve exclusivement aux Etats danubiens le droit de disposition et d'administration de ce fleuve, droit dont elle exclut les grandes puissances non riveraines. En même temps, la Convention assure des conditions de navigation identiques à tous les pays et ne réserve l'exclusivité aux Etats danubiens que dans le domaine de la navigation intérieure.

Au cours de toute son activité la Commission du Danube s'est efforcée de réaliser une des tâches les plus importantes que la Convention lui a assignée : garantir sur le Danube une navigation libre, ouverte aux ressortissants, aux bateaux-marchands et aux marchandises de tous les Etats ; promouvoir, sur une base d'égalité en ce qui concerne les conditions de la navigation commerciale, l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, contribuant ainsi à l'élévation du niveau de vie des peuples des pays danubiens. A cet égard, l'activité de la Commission du Danube diffère foncièrement de celle des anciennes commissions danubiennes "Européenne" et "Internationale".

La Commission du Danube, constituée sur la base de la Convention, a effectué durant les 10 années de son existence un travail important dans l'intérêt de l'amélioration générale des conditions de la navigation sur le Danube. Le discours du Président de la Commission du Danube traitant cette question en détail, je ne veux pas m'engager dans des répétitions. Je puis vous déclarer que la délégation hongroise approuve pleinement le travail de la Commission du Danube et de son appareil qu'elle remercie chaleureusement pour l'activité déployée au cours de ses 10 années d'existence dans l'intérêt des pays danubiens, et ainsi dans l'intérêt de mon pays.

Outre son utilité pratique, le travail de grande ampleur effectué par la Commission du Danube pendant cette période a encore un aspect important du point de vue des pays danubiens, qui mérite d'être mentionné. La Commission du Danube, en tant qu'organisation internationale déployant une activité fructueuse, est un instrument de la coopération pacifique entre les peuples. Le principe fondamental de son existence et de toute son activité est le respect de la souveraineté des Etats membres de la Commission et des intérêts des peuples. C'est ce principe qui depuis la fondation de la Commission du Danube a prévalu dans toute son activité.

La délégation hongroise estime qu'à côté de l'application conséquente du dit principe, les efforts conjugués des membres de la Commission du Danube, et leur sincère volonté de collaborer ont également contribué d'une façon décisive aux résultats obtenus et à la création d'une ambiance amicale très favorable à la discussion des tâches posées devant la Commission ainsi qu'à leur solution tenant compte des intérêts des pays riverains.

Dans la situation internationale actuelle, au moment de la détente dans la guerre froide et des préparatifs de la Conférence au sommet, lorsque les partisans de la paix concentrent leurs efforts en vue de la solution des problèmes internationaux litigieux par voie de négociations, lorsque le camp des partisans de la coopération pacifique entre les peuples grandit sans cesse, la Commission du Danube peut et doit être l'un des modestes instruments de la garantie de la paix et de l'élévation du bien-être des peuples danubiens.

C'est avec satisfaction que le Gouvernement hongrois a appris l'adhésion de la République d'Autriche à la Convention de Belgrade de 1948. Je saisis l'occasion pour saluer M. Dr. Walter Wodak, représentant du Gouvernement de l'Autriche membre de plein droit de la Commission du Danube. Je suis convaincu que l'adhésion de la République d'Autriche à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et la participation de son représentant aux travaux de la Commission favoriseront la coopération des Etats riverains dans le cadre de la Commission du Danube, et ce dans l'intérêt de la navigation danubienne. Pour ma part, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour que cette coopération continue à se développer dans l'ambiance amicale et à donner de bons résultats. Le travail effectué jusqu'à présent et la volonté des Etats membres de la Commission de collaborer sincèrement, constituent le gage de ce que la Commission réussira, aussi à l'avenir, à résoudre avec succès les tâches qui lui seront assignées, et ce dans l'intérêt commun de tous les pays danubiens.

Le président passe la parole au représentant de la République Populaire Roumaine, *M. Pogaceanu* :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Notre séance jubilaire d'aujourd'hui est consacrée à un événement important pour les peuples des Etats danubiens ; c'est le dixième anniversaire depuis que la Commission du Danube, créée sur la base de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, a commencé son activité.

Au nom du Gouvernement de la République Populaire Roumaine, la délégation roumaine félicite la Commission du Danube pour son activité fructueuse et pour les résultats obtenus au cours de cette période, et lui souhaite de nouveaux succès.

Traversant le territoire de huit pays européens, le Danube présente une importance toute particulière non seulement pour les pays riverains, mais aussi pour d'autres pays intéressés à utiliser cette importante artère de navigation qui s'étend du centre de l'Europe jusqu'à la Mer Noire.

C'est pour la première fois, en 1948, qu'un régime de la navigation sur le Danube, basé sur le principe général du droit international selon lequel le droit de réglementer la navigation sur les fleuves internationaux appartient exclusivement aux pays riverains, a donné aux Etats danubiens la possibilité de créer sur le Danube des conditions correspondant à leurs intérêts et à leurs droits souverains.

Le régime de la Convention de 1948 reflète en même temps le désir des pays danubiens d'élargir la coopération économique et culturelle avec tous les Etats. La Convention assure la liberté de navigation pour tous les pavillons, sans aucune discrimination, et garantit à tous les bateaux la pleine égalité en ce qui concerne les droits de port, les taxes de navigation et les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale sur le Danube.

La Commission du Danube joue un rôle important dans la réalisation des tâches consistant à assurer et à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube.

Aujourd'hui, lorsque la Commission fête son dixième anniversaire, nous constatons avec satisfaction que cet organisme international est un exemple de coopération et de bonne entente entre tous les Etats riverains.

La Commission du Danube a contribué efficacement au développement de la collaboration entre les Etats danubiens, à l'accomplissement des tâches d'intérêt commun en vue d'une amélioration continue de la navigation internationale sur le Danube.

La fructueuse collaboration entre les Etats danubiens a mené en même temps à l'extension des transports sur le Danube, contribuant ainsi au développement des relations commerciales de ces pays entre eux et avec d'autres Etats. Il y a certainement encore des possibilités de développement des transports sur cette voie navigable offrant d'importants avantages, que nos pays ne devront pas perdre de vue à l'avenir.

L'utilité particulière de l'existence de la Commission du Danube a aussi été prouvée par l'élaboration de nombreux et précieux ouvrages dans l'intérêt de la navigation danubienne. Il suffit de rappeler à cet égard l'adoption des documents concernant l'unification des règles de navigation, de la surveillance douanière, sanitaire et vétérinaire, le système unifié d'aménagement

des voies navigables, l'établissement d'une méthode uniforme de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. Il est également question de la préparation de certains documents techniques qui devront être adoptés par la session actuelle et les sessions prochaines. Parmi ceux-ci on peut mentionner le projet des Recommandations concernant l'établissement des gabarits du chenal et des travaux hydrotechniques sur le Danube, l'unification des documents de bord, etc.

Tous ces documents, auxquels s'ajoute une série de publications de la Commission, telles que les cartes nautiques, les routiers et d'autres ouvrages, contribuent essentiellement à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Par son activité laborieuse la Commission du Danube a acquis un prestige international et une autorité toujours plus grande sur le plan international.

L'activité de la Commission dans le domaine du renforcement et du développement des relations internationales par la participation des représentants de son appareil aux différentes conférences et sessions des organismes et institutions internationaux s'occupant de l'étude des problèmes de navigation, est digne d'être mentionnée.

En effectuant ce bilan positif de l'activité de notre Commission, nous voudrions encore souligner le rôle et la contribution importante de la direction et de l'appareil de la Commission dans la réalisation de toutes ces tâches.

Le régime international du Danube, établi par la Convention de 1948, a contribué, et contribuera encore, au développement de la collaboration des Etats danubiens, entre eux et aussi avec d'autres Etats, indépendamment de leur régime social, pour le renforcement de la coopération internationale en vue d'assurer la paix dans le monde entier.

La République Populaire Roumaine, dont la politique de paix et de collaboration avec tous les Etats, fondée sur le principe de la coexistence pacifique, est bien connue, accordera à l'avenir, tout comme jusqu'à présent, tout son appui à la Commission du Danube afin qu'elle puisse accomplir ses tâches en vue de l'amélioration continuelle de la navigation sur le Danube et du développement de la coopération avec tous les Etats intéressés à utiliser ce fleuve international.

Le dixième anniversaire de la Commission du Danube coïncide avec l'adhésion de la République d'Autriche à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948.

L'adhésion de la République d'Autriche à cette Convention contribuera au développement de la coopération entre les pays danubiens.

Cette coopération est une preuve de plus de la viabilité du principe de la coexistence pacifique et constitue un facteur important contribuant au renforcement de la paix.

Je profite de cette occasion pour saluer, au nom de la délégation roumaine et en mon propre nom, la délégation de la République d'Autriche présente à la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube, aux travaux de laquelle la République d'Autriche participe pour la première fois en qualité de membre.

La délégation roumaine fera de son mieux et n'épargnera aucun effort pour contribuer à la réalisation des objectifs de cette session.

En conclusion, permettez-moi de souhaiter les meilleurs succès à la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

*M. Jarkov* prend la parole en sa qualité de représentant de l'Union Soviétique :

Monsieur le Président, Messieurs les Représentants,  
Mesdames et Messieurs,

Je voudrais tout d'abord remercier les aimables paroles que vient de prononcer Monsieur le Président à mon adresse à l'occasion de ma nomination en qualité de représentant de l'Union Soviétique à la Commission du Danube.

La Commission du Danube fête son Xème anniversaire à l'époque de la détente internationale survenue après le voyage historique du Président du Conseil des Ministres de l'Union Soviétique, Monsieur N. S. Khrushov, aux Etats Unis et ses rencontres avec le Président des USA, M. D. Eisenhower, en septembre dernier.

La décision de l'Union Soviétique sur la réduction considérable de ses forces militaires, qui obtint l'approbation de toute l'humanité éprise de paix, a aussi contribué à cette détente. Nul doute que l'amélioration de l'atmosphère internationale résultant de ces événements a eu des effets favorables sur le renforcement et l'élargissement des rapports multiformes entre les représentants des divers pays et, en particulier, sur le travail des organisations internationales.

A l'occasion de cette réunion solennelle, je voudrais rappeler que la fondation même de la Commission du Danube a été déterminée par des buts pacifiques. Comme on le sait, la Commission a été créée avant tout pour veiller à l'application de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, qui déclare la navigation sur le Danube libre et ouverte aux ressortissants, aux bateaux marchands et aux marchandises de tous les Etats, sur un pied d'égalité en ce qui concerne les droits de port, les taxes sur la navigation ainsi que les conditions auxquelles est soumise la navigation commerciale.

La Convention dressée dans l'esprit du renforcement de la paix et de l'amitié entre les Etats danubiens, interdit aux bâtiments de guerre de tous les pays non-riverains de naviguer sur le Danube. Ainsi, l'activité de la Commission est fondée sur des principes équitables et humains.

Le rapport circonstancié et intéressant de M. Štekl expose en détail l'activité positive multiforme de la Commission du Danube, déployée au cours de ces 10 ans. Pour ma part, je m'associe à l'analyse et aux conclusions de M. Štekl.

L'activité couronnée de succès de la Commission du Danube, déployée au cours de ces 10 ans dans des conditions d'entente amicale entre ses participants et basée sur le plein respect de leurs droits souverains, témoigne qu'un grand travail a été effectué pour assurer et améliorer les conditions de la navigation et pour accroître le trafic sur le Danube.

Il suffit de mentionner qu'au cours de son activité la Commission du Danube a élaboré des documents tels que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, les Règles sur la surveillance fluviale sur le Danube, les Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière et sanitaire sur le Danube, les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, divers ouvrages de référence, des bulletins, des cartes, des routiers etc. Les Recom-

mandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube seront aussi fort importantes.

A l'heure actuelle, la grande tâche de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube se pose devant les Etats danubiens ; sa réalisation permettra de mettre en exploitation sur le Danube les bâtiments les plus modernes, d'une grande portée en lourd, et de créer les conditions de la poursuite de l'amélioration de la navigation et de l'accroissement sensible du trafic.

Au cours de la période écoulée la Commission du Danube a tenu dix-sept sessions qui ont résolu des questions importantes relevant de l'amélioration de l'exploitation mutuellement avantageuse du Danube dans l'intérêt des pays riverains.

Les succès de l'activité de la Commission du Danube ont été obtenus grâce à la collaboration active des Etats membres de la Commission et au travail de l'appareil de la Commission, qui mérite notre appréciation.

Durant 10 ans la Commission a été un exemple convaincant d'une collaboration fructueuse à l'échelle internationale, et par son activité elle a contribué au renforcement des relations culturelles et économiques des pays danubiens, tant entre eux qu'avec d'autres pays.

C'est avec plaisir que nous notons qu'au cours des dernières années la Commission du Danube a établi des relations d'affaires avec la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle, l'Organisation Météorologique Mondiale, l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome, et par cela même a contribué au développement des relations internationales visant le renforcement de la paix.

La République d'Autriche, dont l'entrée au sein de la Commission a été spécialement prévue par décision de la Conférence de 1948, participe à la présente session de la Commission du Danube. Nous saluons le nouveau membre de la Commission du Danube.

Au cours de la période écoulée, de bonnes traditions se sont établies à la Commission. Par exemple, les décisions des sessions sont, comme on le sait, toujours adoptées à l'unanimité de tous ses membres. Cette tradition confirme que l'esprit sain de collaboration étroite, basée sur un pied d'égalité entre les représentants de tous les Etats membres est caractéristique pour la Commission, et mérite d'être soutenue et renforcée à l'avenir aussi. Il existe encore d'autres bonnes traditions qui reflètent la collaboration amicale entre les représentants des Etats danubiens et qui méritent aussi d'être développées et encouragées au futur.

Permettez-moi de souhaiter à la Commission du Danube de nouveaux succès dans la réalisation de ses tâches et d'exprimer la certitude qu'à l'avenir aussi la Commission du Danube sera un exemple de la collaboration internationale dans le travail déployé dans l'intérêt de l'exploitation pacifique du Danube.

La parole est à *M. Štekl*, représentant de la République Tchécoslovaque :

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi, au nom de la délégation tchécoslovaque, de saluer cette séance solennelle de la Commission du Danube, tenue à l'occasion de son Xème anniversaire.

Le Gouvernement tchécoslovaque, qui apprécie hautement l'activité de la Commission du Danube, a toujours soutenu ses décisions et recommandations contribuant à la réalisation de nombreuses mesures ayant trait au régime de la navigation sur le Danube et facilitant l'exploitation de ce grand fleuve européen.

L'activité qu'a déployée la Commission du Danube au cours des 10 dernières années est un exemple de la collaboration internationale fructueuse. Son travail a été utile non seulement aux Etats riverains membres de la Commission du Danube, mais aussi à tous ceux qui se servent de cette route fluviale.

Nous estimons que l'adhésion, en tant que membre, d'encore un Etat riverain, la République d'Autriche, sera sans aucun doute utile pour le travail de la Commission du Danube.

La Commission du Danube, qui s'engage dans la deuxième décade de son activité, oeuvrera à l'avenir aussi à la solution de nombreux problèmes, ce qui, sans nul doute, facilitera l'exploitation du Danube et son inclusion dans le réseau général de voies navigables européennes.

La situation internationale actuelle facilite la solution des problèmes internationaux en général, et ceci crée des conditions favorables pour le travail futur de la Commission du Danube.

La délégation tchécoslovaque souhaite de grands succès dans ce travail.

Le président donne la parole à *M. Petrović*, représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Qu'il me soit permis de prendre part, en qualité de chef de la délégation yougoslave, aux discussions de cette session jubilaire qui marque le dixième anniversaire de l'activité et de l'existence de la Commission du Danube.

Il est d'usage de résumer à de telles sessions jubilaires les résultats du travail et les succès obtenus au cours de la période écoulée et de discuter du travail futur. Le discours qu'a prononcé notre éminent président était orienté dans ce sens et je me permettrai de traiter des problèmes d'une manière analogue.

La Convention du Danube de 1948 a réglé avec succès la question fondamentale de la navigation libre sur le Danube, grâce au fait que l'administration du fleuve a été confiée aux pays riverains. Un tel régime est fondé sur l'intérêt commun des Etats riverains et des autres usagers, de voir assurer la navigation libre. Seuls les Etats riverains directement et au plus haut point intéressés à cette question sont appelés et en mesure d'apprécier et de coordonner d'une manière juste l'intérêt général et les intérêts particuliers, non seulement lorsqu'il s'agit de l'utilisation du fleuve pour la navigation, mais aussi lorsqu'il est question de son exploitation à d'autres fins.

Dès le début de sa création, la Commission du Danube avait pour tâche d'aborder le règlement constructif des problèmes découlant de la Convention du Danube de 1948 et qui se ramène au fond à la solution des problèmes techniques et nautiques d'une importance pour le développement de la navigation et des échanges internationaux.

Les difficultés qui ont marqué le commencement de l'activité de la Commission ont été par la suite dépassées. Aujourd'hui, vu les succès déjà obtenus, on peut parler du très large cadre des problèmes à l'ordre du jour. Il s'agit ici en premier lieu des grands travaux d'aménagement de la voie navigable sur le Danube ainsi que du travail à l'unification du régime des règlements se rapportant à la navigation.

Il faut souligner les résultats notables obtenus ces dernières années grâce à l'activité de la Commission du Danube, et particulièrement au cours des quelques dernières sessions qui se sont déroulées dans l'esprit de la coopération constructive et de l'entente mutuelle entre tous les membres de la Commission du Danube et avec la collaboration active et directe des représentants des organismes intéressés de l'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne.

La Yougoslavie tient à saluer particulièrement la situation favorable qui caractérise aujourd'hui l'activité de la Commission du Danube, ainsi que la participation démocratique et égale en droits de tous ses membres à la solution des problèmes correspondants, vu qu'au cours de la période écoulée elle a déployé d'énormes efforts pour aboutir à une telle coopération.

Cette situation égale en droits des membres de la Commission du Danube, et la coopération constructive de tous les pays danubiens sont la garantie que les tâches fondamentales, ainsi que les droits et devoirs découlant de la Convention, seront réalisés avec succès.

Lors de l'appréciation des tâches accomplies et de la détermination des tâches futures, la Commission du Danube ne peut que partir de l'appréciation réaliste des conditions et des possibilités existantes, en tenant compte des besoins futurs de la navigation et des échanges en progression constante. Ces tâches sont d'autant plus importantes que leur exécution doit être considérée à travers le prisme de la liaison du bassin danubien avec d'autres bassins européens, ainsi qu'à travers celui du règlement des problèmes de navigation et d'hydraulique du point de vue de l'aménagement et de l'utilisation du Danube comme source d'énergie. Il est également important, lors de la détermination des tâches et objectifs susmentionnés, que l'on ait en vue toute la région du Danube.

L'évolution demande que soient confiées à la Commission du Danube des tâches qui ne l'avaient pas été à l'époque de l'adoption de la Convention, en 1948, telles que la lutte contre la pollution des eaux du Danube, etc. Il est toutefois nécessaire de maintenir à cet égard le principe fondamental selon lequel il ne faut confier à la Commission du Danube que des tâches qui seraient accomplies de manière conforme aux droits souverains des pays danubiens.

C'est avec un plaisir tout particulier que nous saluons l'entrée de l'Autriche à la Commission du Danube en tant que membre de plein droit, persuadés que la coopération actuelle et la compréhension mutuelle de tous les membres n'en seront que plus renforcées.

Tout aussi important est le renforcement de la coopération efficace de la Commission du Danube avec la Commission Economique pour l'Europe et ses organismes, ainsi qu'avec d'autres organisations internationales qui s'occupent des questions de la navigation et de l'utilisation des cours d'eau à des fins économiques.

La Commission du Danube devrait s'intéresser, du point de vue de la navigation, aux solutions que les différents pays danubiens préparent ou prépareront dans le domaine de l'utilisation du Danube à des fins énergétiques. La Yougoslavie et la Roumanie ont déjà enregistré les premiers résultats importants dans le domaine de l'étude des possibilités de la construction d'une hydrocentrale dans les Portes de Fer.

La Commission du Danube est particulièrement intéressée à voir s'établir une coopération aussi étroite que possible avec les deux Administrations fluviales spéciales, à savoir celle des Portes de Fer et celle du Bas-Danube.

Dans le cadre de l'activité efficace déployée au sein de la Commission du Danube, la participation directe et la pleine coopération des représentants des organismes intéressés de l'Allemagne occidentale pourront continuer à se développer.

Il m'est agréable de pouvoir exprimer notre reconnaissance et notre gratitude à nos collaborateurs de l'appareil de la Commission, qui ont accompli avec succès une partie importante de l'activité pratique fructueuse et toujours plus ample de la Commission du Danube.

Tous les résultats obtenus jusqu'à présent et l'activité efficace future ne pourront qu'accroître davantage le prestige que la Commission du Danube s'est acquis en tant qu'organisation internationale et lui assurer une affirmation et une situation correspondantes dans ses relations avec l'ONU et les autres organisations avec lesquelles elle collabore.

En résumant le bilan des dix années de travail de la Commission du Danube, nous pouvons dire à juste titre que les espoirs se sont en principe réalisés, à savoir que le régime de navigation libre existant sur le Danube fonctionnera efficacement, que la coopération démocratique, égale en droits et constructive de tous les pays danubiens continuera à se développer et qu'elle contribuera à une meilleure compréhension mutuelle et au renforcement d'une coopération toujours plus large entre ces pays, y compris la collaboration avec les autres pays intéressés.

Ce mode de travail de la Commission du Danube a contribué à ce que les pays danubiens établissent les contacts et la coopération nécessaires avec la communauté internationale, et ce en premier lieu par l'entremise des organismes compétents de l'Organisation des Nations Unies.

C'est avec satisfaction que je puis déclarer, au nom de la délégation yougoslave, que dans la période à venir, comme par le passé, nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour que notre contribution à l'activité de la Commission du Danube soit aussi positive et aussi importante que possible.

La parole est à *M. Halatcheff*, Directeur de l'appareil de la Commission du Danube, qui donne lecture du télégramme reçu de Bonn, de *M. Seeböhm*, Ministre fédéral des Transports de la République Fédérale d'Allemagne :

„Au Président de la Commission du Danube  
Budapest

Monsieur le Président, à l'occasion du X<sup>e</sup> anniversaire de la nouvelle Commission du Danube je vous envoie mes meilleurs vœux. Puisse la Commission, à l'avenir comme jusqu'à présent, servir les intérêts com-

muns des Etats riverains afin que les forces productrices de cette grande voie navigable soient utilisées dans la mesure la plus grande pour le trafic des marchandises et le bien-être des peuples.

Recevez, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Dr. Ing. Seeböhm“

Ensuite, *M. Jarkov* clôture la séance en ces termes :

Mesdames et Messieurs,

Nous avons suivi aujourd'hui avec grande attention le rapport circonstancié du Président de la Commission du Danube, *M. Štekl*, les interventions du suppléant du Président du Conseil de la Ville de Budapest, *M. Pesta*, du représentant de l'Autriche, *M. Wodak*, du représentant de la Bulgarie, *M. Stoïtchev*, du représentant de la Hongrie, *M. Puja*, du représentant de la Roumanie, *M. Pogaceanu*, du représentant de la Yougoslavie, *M. Petrović*.

Dans toutes ces interventions une appréciation positive bien méritée a été donnée sur l'activité déployée par la Commission du Danube depuis sa fondation jusqu'à nos jours.

Permettez-moi, au nom de tous les présents, de remercier les orateurs pour leurs interventions, pour leurs paroles amicales et leurs bons vœux adressés à la Commission du Danube.

C'est avec grand intérêt que nous avons écouté l'intervention de *M. Kossa*, Ministre des Postes et des Communications de la République Populaire Hongroise, représentant le Gouvernement du pays où siège la Commission. Nous voudrions le remercier de tout coeur pour son discours et ses paroles de bienvenue, et, en même temps, exprimer notre sincère reconnaissance au Gouvernement de la Hongrie pour son hospitalité et pour les soins qu'elle prodigue à l'égard de la Commission du Danube.

Permettez-moi d'exprimer la certitude qu'à l'avenir aussi la Commission du Danube résoudra avec succès toutes les tâches dont la chargeront les Etats danubiens dans l'intérêt de l'exploitation pacifique mutuellement avantageuse du Danube.

Pour terminer, je déclare clôturée la séance solennelle de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube, consacrée au X<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation.

La séance est levée à 14 heures 30 minutes.

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

*Le Secrétaire*  
*de la Commission du Danube*  
Signé : V. POGACEANU

## PROCES-VERBAL

N° 101

DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 21 janvier 1960

à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

Représentants

République d'Autriche

— M. Wodak

République Populaire de Bulgarie

— M. Stoïtchev

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Pogaceanu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Jarkov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Petrović

La séance est ouverte à 11 heures.

*Le Président* de la Commission du Danube, *M. Štekl*, ouvrant la réunion salue une nouvelle fois tous les présents à l'occasion du commencement des travaux de la XVIII<sup>e</sup> session.

Il informe la session que, conformément à la Note présentée à la Commission du Danube par le Secrétariat d'Etat des Affaires Etrangères de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, le Gouvernement de la République d'Autriche a, le 7 janvier 1960, remis au Gouvernement de la RPF de Yougoslavie, dépositaire de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, l'instrument d'adhésion de la République d'Autriche à la Convention, et ainsi les formalités de l'entrée de la République d'Autriche à la Commission du Danube en tant que membre ont été accomplies.

Poursuivant son discours, *M. Štekl* communique que la République d'Autriche, la République Populaire Roumaine, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ont délégué de nouveaux représentants à la Commission du Danube, tous munis des pleins pouvoirs en bonne et due forme.

*M. Štekl* mentionne en outre que les experts du Ministère Fédéral des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et les observateurs de l'Administration Fluviale des Portes de Fer et du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe assistent aussi à la présente session.

La session établit son programme de travail et approuve l'ordre du jour proposé pour la XVIII<sup>e</sup> session — doc. CD/SES 18/15 (voir Annexes — I).

Le Président communique que, conformément aux Règles de procédure, le groupe de travail pour les questions financières s'est réuni deux jours avant l'ouverture de la session et a examiné le rapport du Directeur sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959. *M. Némethy*, membre de la délégation hongroise, a été chargé de convoquer la réunion du groupe de travail et de présider à ses travaux.

En vue d'un examen détaillé des questions qui figurent à l'ordre du jour adopté, la session forme les groupes de travail suivants:

- groupe de travail pour l'examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1959 (point 2 de l'ordre du jour). Sur proposition de *M. Štekl*, Représentant de la Tchécoslovaquie, *M. Kapikraian*, suppléant du Représentant de l'Union Soviétique, est chargé de convoquer ce groupe de travail;

- groupe de travail pour l'examen de questions d'ordre technique (points 4 et 6 de l'ordre du jour). Sur proposition du Représentant de la Bulgarie, *M. Stoïtchev*, *M. Clausen*, membre de la délégation autrichienne est chargé de convoquer ce groupe ;
- groupe de travail pour l'examen de questions d'ordre nautique (points 5 et 7 de l'ordre du jour). Sur proposition de *M. Puja*, Représentant de la Hongrie, *M. Paunović*, membre de la délégation yougoslave, est chargé de la convocation de ce groupe ;
- groupe de travail pour l'examen des questions d'organisation (point 10 de l'ordre du jour). Sur proposition de *M. Petrović*, Représentant de la Yougoslavie, *M. Hlava*, membre de la délégation tchécoslovaque est chargé de la convocation de ce groupe.

Après l'approbation de la question des groupes de travail la session passe au point 3 de l'ordre du jour—Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959, doc. CD/SES 18/3 (voir Annexes — III). Le président du groupe de travail pour les questions financières, *M. Némethy*, présente le rapport — doc. CD/SES 18/14 (voir Annexes — II).

Au cours des débats sur le rapport du groupe de travail prennent la parole *M. Zervan*, membre de la délégation tchécoslovaque, *M. Stoïtchev*, Représentant de la Bulgarie, *M. Némethy*, membre de la délégation hongroise, *M. Pogaceanu*, Représentant de la Roumanie, *M. Jarkov*, Représentant de l'Union Soviétique et *M. Petrović*, Représentant de la Yougoslavie, qui approuvent l'activité déployée par l'appareil de la Commission en 1959 dans le domaine des finances et notent que la dépense des ressources de la Commission a été effectuée au cours de l'exécution du plan de travail de la Commission en pleine conformité avec le budget approuvé. L'appareil a dépensé les ressources de la Commission avec économie et soin et ainsi l'exercice financier se clôture par un bilan actif. Les représentants notent également la bonne tenue des documents financiers constatée au cours de la vérification des comptes.

Tous les délégués ayant pris la parole approuvent le rapport du groupe de travail et expriment leur accord au sujet du projet de décision.

La décision de la XVIII<sup>e</sup> session concernant l'examen du rapport du Directeur sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 18/16 (voir Annexes — I).

Les points 2, 4, 5, 6, 7, 10 et 12 de l'ordre du jour sont transmis aux groupes de travail respectifs pour examen.

La séance est levée à 13 heures.

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

*Le Secrétaire*  
de la Commission du Danube  
Signé : V. POGACEANU

## PROCES-VERBAL

N° 102

DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 25 janvier 1960  
à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

### Représentants

République d'Autriche

— M. Fröhlich  
(membre de la délégation)

République Populaire de Bulgarie

— M. Doinov  
(Suppléant du Représentant)

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Pogaceanu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Jarkov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Petrović

La séance est ouverte à 15 heures 30 minutes.

A l'ouverture de la séance la session rend hommage par une minute de silence à la mémoire de M. Staïkov, suppléant du représentant de la Bulgarie à la Commission du Danube, chef de l'Administration du Transport par Eau de la République Populaire de Bulgarie, décédé le 4 janvier 1960.

La session examine le point 2 de l'ordre du jour — Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du plan de travail de la Commission en 1959 — doc. CD/SES 18/11 (voir Annexes — III).

M. *Kapikraïan*, président du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 18/18 (voir Annexes — II).

Aux débats prennent part :

M. *Doïnov* (Bulgarie) qui, au nom de la délégation bulgare, remercie l'hommage rendu à la mémoire de M. Staïkov décédé si jeune et assure la Commission du Danube qu'à l'avenir aussi la délégation bulgare sera guidée dans son activité par les intérêts du développement et du renforcement de la Commission ainsi que par ceux de l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube.

M. Doïnov note avec satisfaction l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1959 et souligne l'accroissement du volume des documents élaborés et publiés par la Commission. Poursuivant son intervention M. Doïnov énumère les principaux travaux exécutés par la Commission en 1959 et propose de préciser le point 3 du rapport du groupe de travail, concernant l'établissement des prévisions des niveaux d'eau pour une période de 10 jours, en ajoutant avant le mot "réception" les mots "l'établissement ou de la".

Au nom de la délégation bulgare, M. Doïnov approuve le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

M. *Pogaceanu* (Roumanie) apprécie l'activité déployée en 1959 par la Commission du Danube qui a été à même de résoudre des problèmes fort complexes et importants. Dans son allocution M. Pogaceanu mentionne quelques publications de la Commission, les travaux effectués dans l'étude des problèmes techniques et juridiques et les succès obtenus par la Commission dans le domaine de la coopération avec les organisations internationales. Au nom de sa délégation, M. Pogaceanu se prononce pour l'approbation du rapport du groupe de travail et pour l'adoption du projet de décision.

M. *Zervan* (Tchécoslovaquie) dit que la délégation tchécoslovaque s'associe à l'appréciation donnée dans le rapport du groupe de travail au sujet de l'activité de la Commission et, soulignant le travail de grande enver-

gure effectué par l'appareil au cours de l'année écoulée dans le domaine de l'édition des publications, communique que la délégation tchécoslovaque approuve les recommandations exposées dans le rapport du groupe de travail au sujet du travail de l'appareil en 1960.

*M. Puja* (Hongrie) dit que les problèmes sur lesquels l'appareil a travaillé en 1959 peuvent se diviser en trois groupes : les tâches ayant dû être achevées en 1959, les tâches liées à l'établissement des informations à examiner à la présente session et les tâches dans le domaine du rassemblement, de la systématisation et de l'étude des documents servant de base à l'élaboration judicieuse des problèmes devant encore être résolus. L'appareil de la Commission s'est acquitté avec succès de toutes ces tâches.

*M. Puja* remercie à ce sujet le Directeur, ses adjoints et les fonctionnaires de l'appareil de la Commission et déclare qu'il votera pour l'adoption du rapport du Directeur.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) note le grand travail effectué par l'appareil au cours de la période examinée et parle, relevant nombre de ses détails, des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, du Système uniforme de balisage sur le Danube, élaborés par l'appareil ainsi que du Bulletin statistique, de l'Annuaire hydrologique et de l'Album des types de bâtiments qu'il a publiés.

Poursuivant son intervention, *M. Jarkov* mentionne que l'appareil n'a pas eu la possibilité de publier en 1959 le Recueil des lois concernant la navigation sur le Danube et les cartes de pilotage couvrant le secteur Devín—Mohács, mais il exprime l'espoir que ces travaux seront achevés dans un proche avenir. A son avis, l'appareil de la Commission devrait porter plus d'attention aux travaux liés à l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

En conclusion, *M. Jarkov* approuve le rapport du Directeur de l'appareil et le rapport du groupe de travail à ce sujet.

*M. Petrović* (Yougoslavie) apprécie l'activité fructueuse et couronnée de succès de la Commission du Danube et exprime l'espoir que l'appareil réussira à mener à bonne fin les tâches grandissantes qui se trouvent devant lui.

Par la suite, *M. Petrović* souligne qu'il serait nécessaire que les organismes compétents des Etats danubiens prêtent à l'appareil de la Commission le concours requis afin qu'il puisse s'acquitter des tâches dont il a été chargé ; il estime que dans ce domaine un rôle important incombe aux groupes d'experts qui seront convoqués en 1960.

Au nom de la délégation yougoslave, *M. Petrović* exprime son approbation au sujet du rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail, du rapport du groupe de travail et des propositions qui y figurent.

*M. Fröhlich* (Autriche) dit que, quoique n'étant que nouveau membre de la Commission, l'Autriche a eu la possibilité de constater le bon travail de l'appareil car les experts autrichiens ont déjà, à maintes reprises, participé aux travaux de la Commission. La délégation autrichienne a pu aussi apprécier l'activité de la Commission en ce qui concerne sa coopération avec les Etats danubiens et sa participation aux réunions de la Commission Economique pour l'Europe. *M. Fröhlich* remercie l'appareil de la Commission

pour le travail accompli, approuve les tâches envisagées pour 1960 dans le projet du plan de travail de la Commission et exprime son accord sur le rapport du groupe de travail.

La décision de la XVIII<sup>e</sup> session sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 18/21 (voir Annexes — I).

Le Président propose un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

La session passe à l'examen du point 4 — Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube — doc. CD/SES 18/6 (se trouve dans les archives de la Commission) et du point 6 de l'ordre du jour — Projet du schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal navigable du Danube et information de l'appareil de la Commission conformément à ce schéma — doc. CD/SES 18/5 (se trouve dans les archives).

*M. Clausen*, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique, présente à la session le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 18/19 (voir Annexes — II).

*M. Zervan* (Tchécoslovaquie) fait mention des étapes parcourues dans l'élaboration du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube depuis la XVI<sup>e</sup> session jusqu'à la session actuelle. La délégation tchécoslovaque est d'avis que ces Recommandations peuvent servir de base dans l'établissement des projets des travaux hydrotechniques visant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et du plan des grands travaux sur le Danube, compte tenu des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, qui ont déjà été adoptées.

Poursuivant son allocution *M. Zervan* dit qu'il serait utile que l'appareil continue l'étude des types de bâtiments qui seront exploités sur le Danube ainsi que l'étude de leur mode de conduite.

Les observations des experts tchécoslovaques étant reflétées dans le rapport présenté, la délégation tchécoslovaque se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail sur les Recommandations relatives aux gabarits du chenal et le Schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal.

*M. Savu* (Roumanie) apprécie les résultats obtenus dans l'élaboration des Recommandations relatives aux gabarits du chenal et dit que la délégation roumaine estime que la hauteur minima de 9,5 m pour les passes navigables des ponts est la hauteur la plus adoptable du point de vue de la garantie de la navigation sur le Danube entre Devín et Brăila. *M. Savu* exprime sa certitude que l'unanimité pourra être atteinte dans un proche avenir au sujet de la hauteur minima des passes navigables des ponts, car ceci est de l'intérêt de tous les Etats danubiens.

Au nom de la délégation roumaine, *M. Savu* approuve le schéma pour le rassemblement de données sur l'entretien du chenal du Danube et déclare que la délégation roumaine votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail sur les questions d'ordre technique, dans son ensemble.

*M. Doinov* (Bulgarie) relève que les Recommandations élaborées sur les gabarits représentent un grand travail d'achèvement. Ces Recommandations indiquent les limites raisonnables du développement actuel et futur du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

En ce qui concerne la hauteur libre des passes navigables recommandées, la délégation bulgare juge que la hauteur de 9,5 m est effectivement la hauteur libre minima qui, sur la base des exigences actuelles et en perspective du développement de la navigation sur le Danube, compte tenu de l'application de modes de conduite plus avancés, tel que le poussage, devrait être adoptée pour le secteur Devín—Brăila.

Eu égard à ce qui a été convenu sur ce problème à la réunion du groupe de travail, *M. Doinov* approuve, au nom de la délégation bulgare, le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

*M. Petrović* (Yougoslavie) se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail et des recommandations qui y figurent ainsi que des propositions au sujet du schéma du recueil des données sur l'entretien du chenal.

*M. Petrović* note l'ambiance quelque peu nerveuse manifestée à la réunion du groupe de travail. Il estime que les principes démocratiques et l'atmosphère de collaboration qui existaient dans les travaux de la Commission doivent être maintenus à l'avenir aussi, et ce d'autant plus que dans le problème des gabarits les possibilités de l'étude des conditions objectives n'ont pas encore toutes été épuisées. Le groupe de travail avait une grande obligation à remplir en ce qui concerne la proposition yougoslave, et la méthode de travail appliquée doit être maintenue dans l'examen de toutes les questions et propositions de chaque délégation.

*M. Petrović* continue son intervention en disant que la délégation yougoslave estime que la hauteur libre de passe navigable de pont de 9 m reflète plus réellement les exigences actuelles et en perspective du développement de la navigation. La décision de l'augmentation de cette hauteur libre à 9,5 m exige une étude économique plus détaillée. La délégation yougoslave n'a pas encore effectué de telle étude et n'a pas reçu les données nécessaires de la part des autres délégations. Par ailleurs, les recherches à effectuer doivent porter aussi sur les autres bassins, compte tenu de l'inclusion éventuelle du Danube dans un grand réseau unifié des voies navigables européennes, problème qui est actuellement à l'étude à Genève.

Il convient aussi d'examiner le problème de l'établissement des gabarits sur les secteurs en amont de Devín et en aval de Brăila au sujet desquels les données nécessaires ne sont pas encore disponibles.

*M. Petrović* estime que les exigences de la navigation danubienne en perspective doivent être sérieusement examinées des points de vue technique, économique et scientifique et ce n'est qu'ensuite que pourraient être faites les déductions nécessaires. La délégation yougoslave a dû faire un grand effort pour se convaincre de la nécessité d'établir une hauteur libre de 9 m et il ne serait pas raisonnable que certains Etats prennent des obligations qui ne seraient pas justifiées par les exigences réelles et dépasseraient le cadre des nécessités d'une navigation de grande envergure. Selon les renseignements de

la délégation yougoslave, il existe actuellement 9 bâtiments qui ne pourraient pas passer sous les ponts à hauteur libre de 9 m.

Sur la base de ce qui précède, la délégation yougoslave ne trouve pas justifié d'accepter la hauteur de 9,5 m proposée, et est d'avis qu'il serait utile de poursuivre l'étude de ce problème; elle déclare que pour sa part elle est d'accord de participer à ce travail. Le rapport du groupe de travail reflète cette position et la délégation yougoslave espère que ce problème trouvera une rapide solution.

En ce qui concerne la deuxième partie du rapport du groupe de travail — Schéma pour le recueil des données sur l'entretien du chenal, M. Petrović exprime sa satisfaction de voir que la proposition yougoslave a été étudiée et que cette question a été élaborée en relativement peu de temps. Ledit schéma servira de base pour le recueil systématique des données sur l'entretien du chenal du Danube et de point de départ pour l'exécution des travaux utiles et efficaces visant l'amélioration des conditions de navigation.

M. Jarkov (Union Soviétique) parle des étapes de l'élaboration des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques et note l'importance de leur établissement, car elles déterminent les perspectives du développement de la navigation sur le Danube. Les organismes compétents et les instituts de recherches scientifiques des Etats danubiens s'occupent depuis longtemps déjà de ce problème et, selon les études approfondies effectuées dans ce domaine, la hauteur libre de 9,5 m pour les passes navigables est effectivement une valeur minima et ainsi la délégation soviétique se prononce une fois de plus en sa faveur et soutient les pays qui proposent d'adopter la hauteur libre de 9,5 m recommandée par les experts et le groupe de travail.

Poursuivant son intervention, M. Jarkov souhaite que tous les Etats membres de la Commission du Danube puissent adopter à cette session la hauteur de 9,5 m, vu qu'elle est réellement suscitée par les nécessités de la navigation actuelle et surtout celles de son développement futur. Il informe la session que l'Entreprise d'Etat Soviétique de Navigation Danubienne possède déjà plus de 70 bateaux qui exigent pour la navigation normale ladite hauteur libre de passe de pont. En outre, il y a actuellement en voie de construction un grand nombre de bateaux qui exigent aussi ces dimensions.

M. Jarkov propose d'approuver le rapport du groupe de travail ainsi que les propositions qui y figurent et d'adopter le schéma du recueil des données sur l'entretien du chenal navigable du Danube.

M. Petrović (Yougoslavie) dit qu'il est probable que les instituts de recherches scientifiques des autres pays ont effectué des études adéquates qui peuvent servir à ces pays de point de départ dans la solution du problème examiné concernant la hauteur libre des passes navigables des ponts. Néanmoins, la Commission du Danube ne disposant pas de ce matériel, il est nécessaire de poursuivre l'étude sérieuse de ce problème avec la participation de spécialistes dans les questions des statistiques, de la technique, de l'économie, etc. M. Petrović note que la délégation yougoslave, désireuse de trouver une solution adoptable à ce problème, a fait un grand effort.

Le Président constate que le rapport du groupe de travail reflète les positions des diverses délégations et met au vote le projet de décision.

La décision au point 4 de l'ordre du jour — Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — est adoptée à l'unanimité.

Décision — doc. CD/SES 18/22 (voir Annexes — I).

Recommandations — doc. CD/SES 18/22-1 (voir Annexes — III).

La décision au point 6 de l'ordre du jour — Projet du Schéma pour recueil des données sur l'entretien du chenal du Danube — est adoptée à l'unanimité.

Décision — doc. CD/SES 18/23 (voir Annexes — I).

Schéma — doc. CD/SES 18/23-1 (voir Annexes — III).

La session passe à l'examen du point 8 de l'ordre du jour — Information de l'appareil de la Commission sur la disposition des stations et postes hydro-météorologiques dans le bassin du Danube et sur leurs programmes d'observations — doc. CD/SES 18/10 (voir Annexes — III).

*M. Ivlev* (chef de la Section de navigation) présente l'information et donne lecture du projet de décision à ce sujet.

Prennent la parole :

*M. Zervan* (Tchécoslovaquie) qui dit que l'information présentée ne donne pas un tableau exact sur les stations hydrométéorologiques du bassin du Danube, situées sur le territoire de la Tchécoslovaquie. A son avis, la raison en est que la documentation envoyée à l'appareil de la Commission par les organismes compétents tchécoslovaques n'était pas suffisamment détaillée. L'activité des stations tchécoslovaques est généralement reconnue et est coordonnée à l'échelle mondiale avec les autres services hydrométéorologiques.

*M. Zervan* apprécie l'information présentée par l'appareil et recommande de l'adopter, compte tenu des observations qui y ont été faites.

*M. Doïnov* (Bulgarie) note que l'information examinée a pour but la poursuite du développement et de la coordination des services hydrométéorologiques et du perfectionnement des observations hydrométéorologiques sur le Danube.

*M. Doïnov* propose de modifier la rédaction du point 2 du projet de décision et d'ajouter après les termes "pour un échange de vues au sujet de" les mots "la nécessité".

*M. Jarkov* (Union Soviétique) se prononce pour la proposition de prendre note de l'information de l'appareil de la Commission et de convoquer en 1960 une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen du problème concernant l'élargissement du réseau des stations hydrométéorologiques et approuve le projet de décision en proposant d'amender le point 2 en remplaçant les mots "un échange de vues" par les termes "élaborer des propositions".

*M. Doïnov* (Bulgarie) est d'accord avec l'amendement de la délégation soviétique et formule le texte intégral de l'amendement comme suit : "... afin d'élaborer des propositions concernant la nécessité de l'élargissement du réseau des stations et postes hydrométéorologiques..."

*Le Président* met au vote le projet de décision.

La décision au point 8 de l'ordre du jour — Information de l'appareil de la Commission sur la disposition des stations et des postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube et leurs programmes d'observations — est adoptée à l'unanimité.

Décision — doc. CD/SES 18/20 (voir Annexes — I).

La séance est levée à 18 heures 45 minutes.

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

*Le Secrétaire*  
*de la Commission du Danube*  
Signé : V. POGACEANU

## PROCES-VERBAL

N° 103

DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 27 janvier 1960  
à Budapest

Président

— M. Karel Štekl

### Représentants

République d'Autriche

— M. Wodak

République Populaire de Bulgarie

— M. Doïnov (Suppléant du  
Représentant)

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Pogaceanu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Jarkov

République Populaire Fédérative  
de Yougoslavie

— M. Petrović

La séance s'est ouverte à 15 heures.

La session examine le point 9 de l'ordre du jour — Protection des eaux du Danube contre la pollution (Information de l'appareil de la Commission du Danube sur les mesures appliquées par les Etats danubiens).

L'information sur la situation dans les Etats danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution — doc. CD/SES 18/17 (voir Annexes — III), établie par l'appareil de la Commission a été diffusée avant la session.

Sur ce problème interviennent :

*M. Schlaffer* (Autriche) qui exprime des doutes quant à l'utilité de l'étude permanente du problème de la pollution des eaux du Danube dans le cadre de la Commission, étant donné que les Etats danubiens sont à ce sujet en relation avec diverses organisations internationales s'occupant de ce problème. La poursuite de son étude au sein de la Commission serait une répétition et un travail superflu pour l'appareil.

*M. Hlava* (Tchécoslovaquie) dit que, conformément à l'information, la pollution des eaux est sur le Haut Danube un problème plus complexe que sur le Danube Moyen et le Bas Danube. Ceci est dû au fait que sur le Haut Danube le débit d'eau est plus faible que sur le Danube Moyen et le Bas Danube.

*M. Hlava* donne des renseignements complémentaires sur les mesures appliquées par la Tchécoslovaquie dans la lutte contre la pollution des eaux.

Selon *M. Hlava*, il serait difficile pour la Commission d'atteindre des résultats positifs dans ce domaine en cas d'examen du problème sur une large échelle, comprenant la pollution des eaux du Danube par l'industrie et autres et ainsi il serait plus justifié de l'étudier du point de vue de la pollution par la navigation, dans l'esprit de la résolution adoptée en décembre dernier par le Sous-Comité des transports par voies navigables de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

*Mme von Koeppen* (RFA) soutient l'opinion de *M. Hlava* que les deux facteurs suivants polluent les eaux : les entreprises industrielles et autres, et la navigation. L'Institut International de Limnologie, aux travaux duquel participent les Etats danubiens, s'occupe aussi de ces deux aspects de la pollution des eaux. Il conviendrait d'étudier le problème de la pollution des eaux par la navigation d'après la résolution du Sous-Comité des transports par voies navigables de la Commission Economique pour l'Europe. En outre, il serait utile d'établir aussi un contact actif avec d'autres organisations internationales qui pourraient donner les consultations nécessaires sur ce problème.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) note le grand travail effectué par l'appareil de la Commission dans le rassemblement, la classification et l'étude de la documentation relevant du problème de la protection des eaux du Danube contre la pollution.

Il découle de cette information que les Etats danubiens appliquent des mesures contre la pollution des eaux du Danube et, bien que ces mesures ne soient pas encore introduites sur une large échelle, tous les pays sont intéressés à la solution positive du problème de la lutte contre la pollution des eaux du Danube, par conséquent il serait utile de poursuivre son étude.

*M. Jarkov* approuve le projet de décision présenté par l'appareil de la Commission au sujet de l'information concernant la protection des eaux du Danube contre la pollution.

*M. Paunović* (Yougoslavie) dit que l'étude du problème de la protection des eaux du Danube contre la pollution est fort utile et permet d'attirer l'attention des organismes compétents des Etats danubiens, qui s'occupent de ce problème sur une large échelle, sur le problème de la pollution des eaux par la navigation.

Il serait utile que l'appareil de la Commission établisse des contacts avec des institutions spécialisées qui étudient le problème de manière plus approfondie et, en premier lieu, avec le Sous-Comité des transports par voies navigables de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

En conclusion, *M. Paunović* soutient le projet de décision et remercie l'appareil pour l'information présentée.

Sur proposition de *M. Hlava* (Tchécoslovaquie) les termes "par la navigation" sont ajoutés au point 2 du projet de décision, ce qui correspond à la décision adoptée à la XVII<sup>e</sup> session.

Sur proposition de *M. Wodak* (Autriche), la partie de phrase "toutefois ces mesures n'ont pas encore un caractère suffisamment large" est exclue du préambule du projet de décision, ceci pouvant être interprété comme une critique à l'adresse des gouvernements.

La XVIII<sup>e</sup> session adopte à l'unanimité la décision au point 9 de l'ordre du jour — Information de l'appareil de la Commission du Danube sur la situation dans les pays danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution — doc. CD/SES 18/24 (voir Annexes-I).

La session passe à l'examen du point 11 de l'ordre du jour — Plan de travail de la Commission du Danube pour 1960. Le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 établi par l'appareil de la Commission sert de document de base pour l'examen de ce point — doc. DC/SES 18/12 (se trouve dans les archives de la Commission).

Le projet est examiné point par point.

Les points 1, 2, 3 sont adoptés.

Au point 4, *M. Puja* (Hongrie) propose de commencer le voyage d'étude sur le Danube à partir de Mohács, et non à partir de Bezdan, car l'année dernière ce voyage a pris fin à Mohács et, vu que cette année-ci la glace s'est arrêtée sur la section en aval de Mohács, il serait utile d'examiner aussi le secteur Mohács—Bezdan.

La proposition est adoptée.

La session adopte les points 5, 6, 7 et 8.

Au point 9, *M. Doïnov* (Bulgarie) propose de modifier la rédaction selon la formule adoptée à ce sujet dans le rapport du groupe de travail sur l'examen du rapport du Directeur, à savoir : "Etudier la possibilité de l'établissement, ou de la réception, et de la diffusion par télégramme des prévisions des niveaux d'eau par périodes de 10 jours".

La proposition est adoptée.

Au point 10, *M. Doïnov* (Bulgarie) propose, conformément au point 2 du rapport du groupe de travail sur le rapport du Directeur, l'amendement suivant : "Convoquer du 17 au 20 mai une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'élaboration de propositions concernant la nécessité de l'élargissement du réseau des stations et postes hydrométéorologiques..."

Le point 10 est adopté avec l'amendement proposé.

Le point 11 est adopté.

Au point 12, sur la demande de *Mme von Koeppen* (RFA), *M. Ivlev* (chef de la Section de navigation) donne des explications complémentaires. Le point 12 est ensuite adopté.

Le point 13 est adopté.

Au point 14, *M. Zervan* (Tchécoslovaquie) propose la formule suivante : „Poursuivre l'étude des types de bâtiments et de leur mode de conduite sur le Danube et sur les lacs d'accumulation".

Le point 14 est adopté dans la rédaction proposée.

Les points 15, 16 et 17 sont adoptés.

Au point 18, *M. Makeïev* (directeur adjoint de l'appareil) propose de rédiger le texte conformément au rapport approuvé du groupe de travail sur le rapport du Directeur, à savoir : "Publier, après en avoir terminé la préparation, la première partie du Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube, ayant trait aux règlements de navigation, et poursuivre le rassemblement et la préparation à l'édition des autres parties du Recueil."

Le point 18 est adopté dans la rédaction proposée.

Le point 19 est adopté.

Au point 20, *M. Wodak* (Autriche) propose de tenir la réunion des experts pour les questions juridiques dans la première moitié de 1960, étant donné que août et septembre sont en général les mois des congés.

En rapport avec cette question, la session discute les dates de convocation et l'ordre du jour des réunions des groupes d'experts. Il est décidé de revenir sur le point 20 et d'examiner les autres points du projet du plan de travail, liés aux réunions des groupes d'experts, à la prochaine séance plénière.

Les points 21, 22 et 23 sont adoptés.

*M. Wodak* (Autriche) propose d'inclure dans le plan de travail un point général qui chargerait l'appareil de l'exécution de toutes les tâches découlant des décisions de la XVIII<sup>e</sup> session et des rapports des groupes de travail.

*M. Makeïev* (directeur adjoint de l'appareil) demande d'inclure dans le plan de travail, si cela est possible, une formule précise afin de faciliter le travail de l'appareil.

Le *Président* et *M. Paunović* (Yougoslavie) soutiennent la proposition de *M. Wodak* que *M. Jarkov* (Union Soviétique) formule comme suit : "Charger l'appareil d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 l'exécution des autres travaux découlant des rapports des groupes de travail et des décisions de la XVIII<sup>e</sup> session".

Cette formule est adoptée et incluse dans le plan de travail sous point 24.

Le point 25 est adopté.

La séance est levée à 17 heures 10 minutes.

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

*Le Secrétaire*  
*de la Commission du Danube*  
Signé : V. POGACEANU

## PROCES-VERBAL

N° 104

DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 29 janvier 1960  
à Budapest

Président

— M. Karel Štekl

Représentants

République d'Autriche

— M. Wodak

République Populaire de Bulgarie

— M. Doïnov (Suppléant du  
Représentant)

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Pogaceanu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Jarkov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Petrović

La séance est ouverte à 15 heures 10 minutes.

La session poursuit l'examen du plan de travail de la Commission pour 1960.

*M. Makeïev* (directeur adjoint de l'appareil) présente un nouveau projet de plan de travail contenant toutes les tâches découlant des propositions des groupes de travail et des décisions de la session. Par la même occasion, il énumère les nouveaux points et expose leur contenu.

Après une brève discussion, au cours de laquelle une partie des représentants se prononce pour l'examen de ce point d'après le projet initial, tandis qu'une autre n'objecte pas contre l'examen du nouveau projet, le Président annonce un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

Le *Président* communique que les représentants, s'étant concertés au cours de l'intervalle, ont décidé de poursuivre l'examen du plan de travail selon le projet initial.

La session examine le point 20 du projet du plan concernant les réunions des experts, proposé par l'appareil dans la rédaction suivante :

"Convoquer du 6 au 11 mai une réunion d'experts des Etats danubiens chargés de l'examen des questions juridiques et financières. A titre d'orientation, inclure à l'ordre du jour de cette réunion les points suivants :

a) Projet du Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission.

b) Examen de quelques aspects des Règles de procédure et d'autres documents de la Commission en connexion avec l'entrée à la Commission du Danube d'un nouveau membre.

c) Questions concernant l'unification de certaines parties du droit fluvial (immatriculation des bateaux de navigation intérieure, droits réels, etc.).

d) Divers."

*M. Wodak* (Autriche) estime qu'au point b) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion des experts chargés de l'examen de questions d'ordre juridique et financier il faudrait, après le mot "examen", ajouter "et établissement de propositions sur certains aspects des Règles de procédure..."

*M. Wodak* dit qu'il partage l'opinion exprimée par un nombre de délégations à la réunion des représentants sur la nécessité d'examiner les traitements des fonctionnaires et estime que cette question pourrait être incluse à l'ordre du jour de ladite réunion des experts.

*M. Petrović* (Yougoslavie) propose de modifier l'ordre des points de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion des experts juridiques et

financiers et, se référant au texte antérieurement présenté, propose d'inclure un point séparé pour l'examen de la documentation établie par l'appareil au sujet de la modification des traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission.

*Le Président*, après consultation de M. Halatcheff, Directeur de l'appareil, propose de prolonger à 8 jours la durée de la réunion des experts chargés de l'examen de questions d'ordre juridique et financier ; cette proposition étant approuvée, il est décidé de convoquer cette réunion du 6 au 14 mai 1960.

*M. Doïnov* (Bulgarie) estime que la question des traitements des fonctionnaires de l'appareil pourrait être débattue au cours de l'examen du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services, car, selon lui, les traitements font parties de leurs droits. Le sous-point *d*) de l'ordre du jour à titre d'orientation donne de plus larges possibilités pour l'examen de quelques aspects des Règles de procédure. Pour la délégation bulgare, la rédaction proposée est adoptable.

*M. Petrović* (Yougoslavie) dit que pour faciliter le travail de l'appareil il serait utile de préciser les tâches qui lui incombent. A son avis, le projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires présenté ne comprend pas les questions de traitements car, en vertu de son art. 11, ceux-ci, ainsi que les suppléments sont établis par décision de la Commission conformément au tableau du personnel. Comme suite à ce qui précède M. Petrović propose d'inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion un nouveau point libellé comme suit : "Projet du Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de l'appareil, y compris les questions concernant la modification éventuelle des traitements des fonctionnaires".

*M. Jarkov* (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique peut accepter la rédaction proposée à ce point, qui permet d'examiner aussi la question des traitements des fonctionnaires de la Commission. La documentation préliminaire et les propositions au sujet des traitements des fonctionnaires de la Commission doivent, conformément à ce qu'ont convenu les représentants, être élaborées par les experts hongrois et ceux de l'appareil et diffusées aux pays aux fins de leur étude, et ensuite le problème pourrait être discuté à la réunion des experts. Par ailleurs, la question des traitements peut aussi être examinée sous point *d*) — Divers. Poursuivant son intervention, M. Jarkov note que pour que les experts puissent mener leur travail à bonne fin, il est nécessaire que les propositions initiales au sujet des Règles de procédure de la Commission soient préalablement préparées et diffusées aux Etats membres de la Commission et, comme il a déjà été convenu par les représentants, la délégation autrichienne pourrait préparer ces propositions initiales.

M. Jarkov accepte dans son ensemble la rédaction proposée pour ce point du plan de travail.

*M. Petrović* (Yougoslavie) se prononce pour l'inclusion à l'ordre du jour de la réunion de mai de la question des traitements des fonctionnaires de l'appareil. A son avis, le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube est un texte déjà établi, étudié tant par le groupe d'experts que par le groupe de travail qui n'avait pas pouvoir d'y inclure d'autres points. Pour ce faire, il aurait

fallu convoquer en 1960 encore une réunion d'experts ce qui serait fort coûteux. En outre, n'ayant pas de tâche concrète au sujet des traitements, les experts ne peuvent examiner cette question sous point "Divers". M. Petrović exprime qu'il serait possible d'introduire cette question soit comme point séparé de l'ordre du jour, soit sous le point *a*) auquel sera examiné le projet de Règlement.

*M. Wodak* (Autriche) juge que la proposition de modifier les Règles de procédure de la Commission touche les intérêts de tous les pays, par conséquent, elle devrait être préparée par toutes les délégations des Etats membres de la Commission et c'est dans ce sens qu'elle devrait figurer à l'ordre du jour de la réunion des experts chargés de questions juridiques.

Le *Président*, résumant les opinions et propositions énoncées, constate que toutes les délégations sont d'accord d'examiner la question des traitements des fonctionnaires et le problème ne se pose qu'à l'égard de la forme dans laquelle elle devrait être présentée.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) dit que, selon l'opinion de la délégation soviétique, l'ordre du jour proposé pour la réunion des experts permet d'examiner la question des traitements des fonctionnaires. Par ailleurs, aucune proposition concrète à ce sujet n'existant pour le moment, il n'y aura pas lieu de parler de la non-exécution du point. *M. Jarkov* propose donc d'amender le point *a*) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion des experts chargés de l'examen des questions juridiques et financières par les mots : "... et — au cas où l'appareil aura, en commun avec les experts hongrois, préparé la documentation — examen de la modification éventuelle des traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission"; ceci pour autant que la délégation hongroise y consente.

*M. Bélay* (Hongrie) exprime l'accord de la délégation hongroise et note que cette proposition correspond à la décision prise par la réunion des chefs de délégation.

Le *Président* constate que le point *a*) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion des experts chargés de l'examen des questions d'ordre juridique et financier est adopté dans la rédaction figurant dans le projet du plan de travail avec l'amendement de *M. Jarkov*.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) estime qu'il serait utile que l'une des délégations prépare les propositions sur l'examen de quelques aspects des Règles de procédure, car si toutes les délégations en préparent on pourrait se trouver devant un grand nombre de propositions différentes, difficiles à accorder à la réunion. Par conséquent, il serait préférable que, comme première étape, cette documentation soit préparée par une seule délégation. *M. Jarkov* propose la rédaction suivante au point *b*) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion des experts : "Examen et établissement de propositions sur quelques aspects des Règles de procédure et d'autres documents de la Commission, en connexion avec l'entrée à la Commission du Danube d'un nouveau membre, sur la base des propositions de la délégation autrichienne".

*M. Wodak* (Autriche) accepte la rédaction proposée, mais prie d'exclure la référence à la délégation autrichienne, laissant dans le texte "... sur la base des propositions des délégations" afin que toutes les délégations participent à l'établissement des propositions nécessaires.

*Le Président* propose la rédaction suivante pour la deuxième partie du point b) : "... en connexion avec l'entrée à la Commission du Danube d'un nouveau membre, sur la base des propositions des délégations autrichienne et autres".

Toutes les délégations sont d'accord avec cette formule, et le point b) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la réunion des experts chargés de l'examen des questions juridiques et financières est adopté dans la rédaction suivante : "Examen et établissement de propositions sur certains aspects des Règles de procédure et d'autres documents de la Commission, en connexion avec l'entrée à la Commission du Danube d'un nouveau membre, sur la base de la documentation préparée par les délégations autrichienne et autres".

*Le Président* dit que, conformément à ce qui a été proposé, le point 2 du projet du plan de travail sur la convocation de la réunion des experts chargés de l'examen des questions d'ordre technique et nautique est inclus comme sous-point II du point 20 du plan de travail. Ainsi, le point 20 devient le point 19 et l'ordre de tous les points du plan de travail est modifié en conséquence à partir du point 2. Le sous-point II du nouveau point 19 est adopté dans la rédaction proposée.

*Le Président* constate que la séance précédente a adopté un nouveau point qui sera l'avant-dernier point du plan de travail, à savoir le point 23, chargeant l'appareil d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 l'exécution des autres travaux découlant des rapports des groupes de travail et des décisions de la XVIII<sup>e</sup> session, et n'y ayant pas été indiqués concrètement.

*M. Bélay* (Hongrie) propose de compléter le plan de travail pour 1960 par un nouveau point ainsi conçu : "Charger l'appareil de la Commission d'entreprendre le recueil auprès des Etats danubiens de la documentation au sujet de la procédure adoptée pour l'examen des cas d'avarie et étudier au sein d'un groupe de travail composé d'experts pour les questions nautiques et juridiques la possibilité de l'unification de la procédure appliquée dans l'examen des cas d'avarie".

*M. Bélay* estime que ce problème est fort important et actuel, car jusqu'à présent il n'existe pas d'accord unifiant l'examen des avaries survenues par suite d'abordage entre bateaux étrangers sur un secteur de fleuve appartenant à un tiers pays ou sur des secteurs de frontière du Danube. Ainsi, la Commission du Danube pourrait préparer un projet de Recommandations au sujet de la procédure d'examen des cas d'avarie.

*M. Petrović* (Yougoslavie) dit que la proposition de la délégation hongroise vient d'être présentée, de sorte que la délégation yougoslave ainsi que les autres délégations n'ont pas eu la possibilité de l'étudier. Pour cette raison, et eu égard au plan de travail fort chargé de la Commission, cette question pourrait être introduite dans le plan de travail de la Commission à l'une des prochaines sessions et ainsi préparée avec plus de précision.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) estime que le problème soulevé par la délégation hongroise est fort actuel et mérite de l'attention. Par ailleurs, vu son ampleur, *M. Jarkov* juge qu'il serait utile de le diviser en deux, en se bornant en 1960 au recueil des informations ; il propose de formuler approximativement comme suit ce point du plan de travail : "Charger l'appareil de

la Commission de rassembler la documentation sur les règlements relatifs à la procédure d'examen des cas d'avarie, en vigueur dans les Etats danubiens et présenter une information correspondante à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission". Selon M. Jarkov, le rassemblement de cette documentation et la présentation à la prochaine session d'une information à ce sujet, afin que la XIX<sup>e</sup> session puisse décider du mode ultérieur de l'examen et de la préparation des propositions sur la procédure d'examen des cas d'avarie, ne demandera pas un trop grand effort de la part de l'appareil de la Commission.

*M. Bélay* (Hongrie) accepte la proposition de M. Jarkov et déclare que la délégation hongroise, pour sa part, présentera l'information nécessaire.

*M. Hlava* (Tchécoslovaquie) soutient la proposition sur le rassemblement d'une documentation informative et fait mention des documents qui existent déjà à ce sujet à Genève où un projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage a été préparé, travaux auxquels a aussi participé l'appareil de la Commission et ainsi, compte tenu de la documentation qui existe déjà, son rassemblement ne causera pas de difficultés à l'appareil de la Commission.

*M. Petrović* (Yougoslavie) note d'une part que le plan de travail de la Commission comprend plusieurs questions fort importantes et actuelles et indique, d'autre part, que les délégations n'ont pas eu la possibilité d'étudier au préalable la proposition hongroise, ainsi, à son avis, il serait préférable de ne pas l'introduire dans le plan de travail. Poursuivant, M. Petrović déclare que son pays prêtera son concours et assurera une sécurité totale en cas d'avarie et ceci aussi à l'égard des bateaux étrangers.

M. Petrović propose que les experts hongrois présentent au courant de l'année la documentation à ce sujet, qui, avec l'aide de l'appareil, pourrait être diffusée à tous les Etats danubiens en vue de son étude.

*Le Président* constate qu'une opinion unanime n'a pas été atteinte au sujet de la proposition de la délégation hongroise.

La session discute de la possibilité d'inclure la proposition hongroise dans le plan de travail en vertu de l'art. 25 des Règles de procédure de la Commission du Danube. La rédaction proposée par M. Jarkov est soutenue, en plus des délégations déjà intervenues, par les délégations bulgare et roumaine. La délégation yougoslave estime que l'on pourrait se limiter à l'examen du problème sans adopter à ce sujet de décision quant à son introduction dans le plan de travail de la Commission.

*M. Wodak* (Autriche) propose d'ajourner l'examen de la proposition hongroise jusqu'à la séance plénière suivante afin que la délégation hongroise puisse présenter sa proposition par écrit. Dans ce cas-là les divergences d'opinions quant à l'application de l'art. 25 des Règles de procédure seront exclues et la session, restant dans le cadre des Règles de procédure, pourra inclure la proposition hongroise dans le plan de travail de la Commission, vu qu'il n'y a pas d'objection en ce qui concerne son contenu.

La proposition est adoptée.

*Le Président* met au vote le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 qui vient d'être débattu.

Le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 18/26 (voir Annexes — I).

Le Président déclare un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

La session examine le point 5 de l'ordre du jour — Projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — doc. CD/SES 18/9 (se trouve dans les archives de la Commission) et du point 7 — Projets d'attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube — doc. CD/SES 18/7-a, b, c (se trouvent dans les archives de la Commission).

*M. Paurnović*, président du groupe de travail chargé de l'examen de ces questions, présente le rapport — doc. CD/SES 18/25 (voir Annexes — II).

Aux débats prennent part :

*M. Schlaffer* (Autriche) qui souligne l'importance de l'unification du système du balisage du chenal du Danube et le grand travail exécuté dans le domaine de la préparation du projet examiné. A la suite de la réunion des experts tenue en septembre 1959, l'appareil a réélaboré et élargi le projet et ainsi le groupe de travail devait, à la présente session, examiner à nouveau les propositions présentées.

Vu le manque de temps, le groupe de travail n'a pas eu la possibilité de discuter en détails des généralités des chapitres, de la détermination de la caractéristique des feux et de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage. A ce sujet, *M. Schlaffer* propose de remplacer à la page 9, première ligne, du rapport du groupe de travail le terme "généralités" par "parties générales" et de rédiger le point 1 du projet de décision comme suit : "Adopter les modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, compte tenu de toutes les observations faites et des compléments adoptés par le groupe de travail. La caractéristique des feux à appliquer dans ce système, la rédaction des textes des parties générales et les propositions au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage, ainsi que le texte rédigé de ces recommandations dans son ensemble sont à présenter, après avoir été débattus en réunion de groupe d'experts, à l'examen de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube".

*M. Doïnov* (Bulgarie) accepte l'amendement de rédaction au texte du rapport et note que l'introduction d'attestations de bord unifiées pour tous les bâtiments simplifierait les formalités de passage de frontière. *M. Doïnov* est aussi d'accord quant à la réélaboration, la précision et la simplification des projets d'attestations de bord présentés.

*M. Doïnov* souligne le travail important effectué par l'appareil dans la préparation du projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube et se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique et des projets de décision proposés.

*M. Hlava* (Tchécoslovaquie) apprécie l'activité du groupe de travail chargé de l'examen de questions d'ordre nautique, approuve les amendements de la délégation autrichienne et se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail et du projet de décision.

*M. Bélay* (Hongrie) note que les modifications proposées au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube sont d'une grande importance dans le domaine de l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube et remercie l'appareil de la Commission et tous les experts pour le travail de valeur accompli sur ce terrain.

*Mme von Koeppen* (RFA) dit que les experts qui ont examiné le projet de modification du Système uniforme en septembre dernier, sous la présidence de M. Hlava, étaient chargés d'une tâche difficile, car ils devaient établir un système clair et simple de balisage du Danube et le coordonner à celui en vigueur sur d'autres fleuves européens, compte tenu de la situation existant déjà sur le Danube. L'adoption des modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables et des attestations de bord unifiées sera un grand pas en avant dans la création d'un réseau de voies navigables unifié en Europe, question sur laquelle, sur proposition de l'Union Soviétique, on travaille à Genève.

En conclusion, Mme von Koeppen note que malgré que juridiquement les organismes compétents allemands ne soient pas obligés d'adopter le Système uniforme de balisage en question, les grandes possibilités données lors de la discussion du projet permettront son application sur le secteur allemand du Danube, car ceci correspond aux intérêts communs de la navigation danubienne; c'est aussi le cas à l'égard des attestations de bord unifiées.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) parle de la logique observée dans l'élaboration du Système uniforme du balisage sur le Danube et de la liaison entre ce système et le système de signalisation adopté par le Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE, compte tenu des conditions spécifiques de la navigation danubienne. M. Jarkov note en outre l'activité féconde du groupe de travail, dont les recommandations amélioreront sans aucun doute, les propositions préparées et se prononce pour l'adoption du projet de décision et les propositions notées dans le rapport du groupe de travail.

*M. Savu* (Roumanie) s'associe à l'opinion des délégations déjà intervenues en ce qui concerne l'appréciation du travail accompli dans la préparation des propositions de modification du Système uniforme de balisage et estime que la discussion qui portait sur les détails du projet et les observations de valeur exprimées à la réunion du groupe de travail seront fort utiles pour le perfectionnement du projet proposé et l'adoption de la décision correspondante dans le proche avenir.

Au nom de la délégation roumaine, M. Savu approuve le rapport du groupe du travail et le projet de décision.

*Le Président* met au vote les projets de décision aux points 5 et 7 de l'ordre du jour.

La décision au point 5 de l'ordre du jour — Projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube — est adoptée à l'unanimité.

Décision — doc. CD/SES 18/29 (voir Annexes—I).

Modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube — doc. CD/SES 18/29-1 (voir Annexes—III).

La décision au point 7 de l'ordre du jour — Projets d'attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube — est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 18/30 (voir Annexes—I).

La séance est levée à 21 heures.

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

*Le Secrétaire*  
*de la Commission du Danube*  
Signé : V. POGACEANU

## PROCES-VERBAL

N° 105

DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 30 janvier 1960  
à Budapest

Président

— M. Karel ŠTEKL

### Représentants

République d'Autriche

— M. Wodak

République Populaire de Bulgarie

— M. Stoitchev

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Pogaceanu

République Tchécoslovaque

— M. Štekl

Union des Républiques Socialistes Soviétiques

— M. Jarkov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Petrović

La séance est ouverte à 10 heures 20 minutes.

La session examine le point 10 de l'ordre du jour — Questions d'organisation :

- a) nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — doc. CD/SES 18/3 (voir Annexes — III) ;
- b) appointements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube — Annexe au doc. CD/SES 18/2—1 (se trouve dans les archives de la Commission) ;
- c) modifications et compléments aux Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services et au Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — doc. CD/SES 18/4 (se trouve dans les archives de la Commission) ;
- d) modification du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de la Commission du Danube — doc. CD/SES 18/8 (se trouve dans les archives de la Commission).

*M. Hlava*, président du groupe de travail pour les questions d'organisation, présente le rapport — doc. CD/SES 18/27 (voir Annexes — II).

Le Président propose d'indiquer au point 1 du projet de décision le numéro du document auquel il se réfère, à savoir CD/SES 18/3.

Le projet de décision est mis au vote.

La décision au point 10 de l'ordre du jour — Questions d'organisation — est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 18/28 (voir Annexes — I).

Cette décision adopte :

— Le nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — doc. CD/SES 18/3 (voir Annexes — III).

— Les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement — doc. CD/SES 18/28—1 (voir Annexes — III).

La session passe ensuite à l'examen du point 12 de l'ordre du jour — Projet du budget de la Commission du Danube pour 1960 — CD/SES 18/2 (se trouve dans les archives de la Commission).

*M. Némethy* (président du groupe de travail pour les questions financières) présente le rapport — doc. CD/SES 18/31 (voir Annexes — II) et donne lecture du projet de décision.

A la discussion prennent part *M. Zervan* (Tchécoslovaquie), *M. Stoitchev* (Bulgarie), *M. Pogaceanu* (Roumanie), *M. Jarkov* (Union Soviétique), qui notent que le budget de la Commission a été établi en pleine conformité des tâches qui se posent devant la Commission en 1960. Vu que le rapport et le projet de décision reflètent les observations d'ordre pratique qui ont été for-

mulées sur le budget de la Commission du Danube pour 1960 à la réunion du groupe de travail, ceux-ci sont approuvés par les délégués ayant intervenu, qui se prononcent aussi pour l'approbation du budget.

La décision sur le budget de la Commission du Danube pour 1960 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 18/34 (voir Annexes — I).

Budget — doc. CD/SES 18/2—1 (voir Annexes — III).

Cette décision adopte les traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube, établis en forints avec des chiffres arrondis (Annexe 1 au budget de la Commission pour 1960 (sous-point b du point 10 de l'ordre du jour).

La session passe au point 13 de l'ordre du jour — Election du Président, du Vice-Président et du Secrétaire de la Commission.

*Le Président* dit que c'est pour la quatrième fois que la Commission choisit au cours de son activité ses dirigeants qui, en vertu des dispositions de la Convention de 1948, sont élus pour un terme de 3 ans. Conformément à l'article 7 des Règles de procédure de la Commission, le Président, le Vice-Président et le Secrétaire sont élus, en respectant le tour de rôle, parmi les représentants des pays qui pendant la période écoulée n'ont occupé aucun poste éligible.

M. Štekl rappelle qu'en vertu des Règles de procédure les élections se font au scrutin secret et, pour ce faire, propose d'élire deux membres pour la commission de dépouillement du scrutin.

Sur proposition de M. Zervan (Tchécoslovaquie) la session élit une commission de dépouillement du scrutin, composée de M. Pogaceanu, représentant de la Roumanie, et de M. Jarkov, représentant de l'URSS.

M. Pogaceanu (Roumanie) présente les candidatures aux postes éligibles en vertu de l'article 6 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et des articles 6 et 7 des Règles de procédure de la Commission. Il propose aux fonctions de : Président de la Commission du Danube — M. Petrović, représentant de la Yougoslavie; Vice-Président — M. Puja, représentant de la Hongrie; Secrétaire — M. Stoitchev, représentant de la Bulgarie.

Toutes les délégations acceptent les candidatures présentées.

Un fonctionnaire du Secrétariat de la Commission distribue les bulletins de vote et l'élection au scrutin secret a lieu.

Le Président déclare un intervalle.

(Après l'intervalle)

M. Pogaceanu communique les résultats du vote. Il constate que les élections se sont déroulées en stricte conformité des Règles de procédure. En conclusion du vote au scrutin secret ont été élus à l'unanimité: M. Slavoljub Petrović, représentant de la RPF de Yougoslavie — Président de la Commission; M. Frigyes Puja, représentant de la République Populaire Hongroise — Vice-Président; M. Christiu Stoitchev, représentant de la République Populaire de Bulgarie — Secrétaire.

*Le Président*, M. Štekl, note que la nouvelle direction de la Commission a été élue à l'unanimité et, au nom de toutes les délégations présentes, félicite M. Petrović, M. Puja et M. Stoitchev qui viennent d'être respectivement nommés aux postes de Président, Vice-Président et Secrétaire.

*M. Petrović* (Yougoslavie) remercie toutes les délégations pour la confiance faite à la Yougoslavie par son élection au poste de Président de la Commission et assure la Commission qu'il fera tout pour justifier cette confiance.

*M. Petrović* dit que la délégation yougoslave a toujours accordé grande attention aux tâches de la Commission. Au nom de tous les présents il remercie les représentants des pays qui ont occupé les postes de Président, Vice-Président et Secrétaire de la Commission.

Poursuivant son allocution *M. Petrović* dit que jusqu'à présent la Commission a résolu les questions les plus urgentes et que dans la solution des tâches futures il conviendrait de rechercher des solutions de longue portée et les plus favorables à la navigation. L'expérience acquise au cours de cette session témoigne que la recherche des solutions les plus sages à toutes les questions complexes d'un intérêt pour la navigation telles que celles des attestations de bord, du balisage de la voie navigable, des gabarits du chenal et d'autres, donnera à l'avenir aussi des résultats positifs.

En conclusion, *M. Petrović* exprime ses remerciements au Gouvernement de la République Populaire Hongroise et au peuple hongrois pour l'hospitalité offerte à la Commission du Danube.

*M. Puja* (Hongrie) remercie la haute confiance qui lui a été accordée en tant que représentant de la Hongrie, par son élection au poste de Vice-Président de la Commission, et assure la session qu'il justifiera cette confiance et contribuera à la réalisation des succès futurs de la Commission. *M. Puja* remercie le Président de la Commission du Danube, *M. Štekl*, qui, au cours des trois années écoulées, a dirigé avec savoir l'activité de la Commission, en collaboration étroite avec le Vice-Président, représentant de l'Union Soviétique, et le Secrétaire, représentant de la Roumanie.

*M. Stoitchev* (Bulgarie) remercie le grand honneur et la confiance faits à son pays et à lui personnellement, par son élection au poste responsable de Secrétaire et assure la Commission qu'il tâchera de tout faire pour que le travail de la Commission soit fructueux.

Le Président, *M. Štekl*, exprime sa gratitude et ses remerciements aux délégations et à tous ceux qui l'ont soutenu au cours de ces années en lui prêtant leur concours dans l'accomplissement de ses fonctions responsables de Président de la Commission et, selon la tradition, continue la conduite de la séance.

La session examine le point 14 de l'ordre du jour — Nomination du Directeur, de ses adjoints, des chefs de section et du chef comptable de l'appareil de la Commission.

En vertu de l'article 39 des Règles de procédure de la Commission, la session libère de leurs fonctions :

— le directeur de l'appareil, *M. Kirill Dimitrov Halatcheff*, citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

— le directeur-adjoint pour le Secrétariat, *M. Anatoli Adamovitch Makeïev*, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

— le directeur-adjoint pour les Services, *M. Eugen Malovecky*, citoyen de la République Tchécoslovaque ;

— le chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives, *M. František Svatek*, citoyen de la République Tchécoslovaque ;

— le chef de la Section administrative et d'intendance, *M. Béla Hlatky*, citoyen de la République Populaire Hongroise ;

— le chef comptable, *M. Iosif Miclau*, citoyen de la République Populaire Roumaine ;

— le chef de la Section technique, *M. Dušan Zdravković*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ;

— le chef de la Section de navigation, *M. Alexeï Nikolaïevitch Ivlev*, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

— le chef de la Section de planification et de statistique, *M. Alexandru Petrescu*, citoyen de la République Populaire Roumaine.

*Le Président*, *M. Štekl*, exprime en son nom et en celui des délégations, sa reconnaissance et ses remerciements aux fonctionnaires que la Commission vient de libérer, pour le travail positif et fructueux qu'ils ont accompli au cours de la période écoulée.

Poursuivant son allocution, *M. Štekl* déclare que, en conformité de ce qui a déjà été concerté par les représentants, il convient de nommer des nouveaux fonctionnaires aux postes de :

directeur de l'appareil — à occuper par un citoyen de la République Populaire Roumaine ;

directeur-adjoint pour le Secrétariat — par un citoyen de la République Populaire Hongroise ;

directeur-adjoint pour les Services — par un citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ;

chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives — par un citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

chef de la Section administrative et d'intendance — par un citoyen de la République Tchécoslovaque ;

chef-comptable — par un citoyen de la République d'Autriche ;

chef de la Section technique — par un citoyen de la République Tchécoslovaque ;

chef de la Section de navigation — par un citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

chef de la Section hydrométéorologique — par un citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

chef de la Section de planification et de statistique — par un citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

*M. Pogaceanu* (Roumanie) propose de nommer au poste de Directeur de la Commission du Danube *M. Martin Rusu*, qui a 45 ans, est docteur en droit et a occupé des postes dirigeants responsables au Bureau de Planification d'Etat et au Ministère des Affaires Etrangères de la Roumanie.

*M. Rusu* a rempli les fonctions de Secrétaire-adjoint de la Commission du Danube de 1950 à 1954 et connaît bien le travail et les problèmes de la Commission. Ensuite il a occupé le poste de Directeur-adjoint au Département des

Organisations Internationales du Ministère des Affaires Etrangères. M. Rusu possède les deux langues officielles de la Commission ainsi que l'allemand.

Tenant compte des connaissances et de l'expérience de M. Rusu, la délégation roumaine estime qu'il possède la qualification requise pour être nommé au poste de directeur de l'appareil.

*M. Puja* (Hongrie) propose au poste de directeur adjoint de l'appareil de la Commission pour le Secrétariat *M. György Fekete*, ingénieur diplômé. M. Fekete est né en 1919 et a reçu son diplôme d'ingénieur à l'Université Technique de Budapest en 1943. A partir de 1945 il a travaillé au Département de la navigation du Ministère des Postes et des Communications de la Hongrie où il dirigeait la construction des ports, les ateliers de réparation des bateaux et des quais. Actuellement, M. Fekete est chef du groupe pour le développement de la navigation et des relations internationales auprès du Département de la navigation du Ministère des Postes et des Communications.

M. Fekete parle le russe, le français, l'allemand, l'anglais et le serbo-croate; il est l'auteur de nombreux ouvrages techniques et économiques du domaine des transports intérieur et maritime ainsi que d'ouvrages scientifiques, de précis, de chapitres de plusieurs livres et d'environ 25 articles écrits sur des sujets spéciaux.

M. Fekete enseigne l'hydrotechnique au cours de préparation de capitaines en second. Il est membre de la Commission de navigation de l'Académie des Sciences de Hongrie, il a occupé pendant deux ans le poste de vice-président de la Section des constructions navales de la Société Scientifique de constructions mécaniques et est l'un des fondateurs de la Société Scientifique du Transport dont il est en même temps un des membres de la direction.

Sur la base de ce qui précède, la délégation hongroise estime que M. Fekete pourrait occuper le poste de directeur adjoint de l'appareil de la Commission.

*M. Petrović* (Yougoslavie) propose au poste de directeur adjoint pour les Services *M. Dušan Ibročić*, juriste-avocat, qui après la guerre a été fonctionnaire au Secrétariat d'Etat des Affaires Etrangères. Actuellement, M. Ibročić est Consul général de la Yougoslavie à Hambourg. M. Ibročić a été à maintes reprises membres de la délégation yougoslave aux sessions de la Commission du Danube et pendant trois ans, représentant de la Yougoslavie à l'Administration fluviale des Portes de Fer.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) recommande au poste de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives *M. Anatoli Adamovitch Makeïev*, citoyen de l'URSS, né en 1922. M. Makeïev est ingénieur d'exploitation du transport par voie d'eau, il a terminé ses études à l'Institut des Ingénieurs de la Flotte Maritime à Odessa et travaillé pendant longtemps à l'Entreprise d'Etat Soviétique de Navigation Danubienne et au Ministère de la Flotte Maritime, où il s'occupait des problèmes de la navigation sur le Danube. A partir de 1957 M. Makeïev a rempli les fonctions de directeur adjoint pour le Secrétariat de la Commission du Danube. Tous les représentants et les membres de délégation connaissent M. Makeïev par son travail dans l'appareil. Tenant compte de la grande expérience qu'il a acquise au cours de son activité à la Commission et de sa bonne connaissance des conditions sur le Danube, la délégation soviétique estime qu'il pourra être utile à son nouveau poste de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives et propose d'approuver sa nomination.

*M. Zervan* (Tchécoslovaquie) demande au nom de la délégation tchécoslovaque d'approuver la nomination au poste de chef de la Section administrative et d'intendance de *M. Jan Babič*, actuellement directeur-adjoint pour les questions économiques de l'Entreprise de navigation danubienne tchécoslovaque. *M. Babič* parle le russe.

*M. Wodak* (Autriche) dit qu'il se trouve dans une situation quelque peu embarrassante, étant donné qu'il n'y a que deux jours qu'il a appris que le poste de chef comptable à l'appareil de la Commission a été octroyé à l'Autriche. En connexion avec ceci *M. Wodak* prie de lui donner quelque temps afin de chercher la candidature adéquate au poste de chef comptable et assure le Président et la session que la délégation autrichienne fera tout son possible pour la trouver dans le délai le plus bref.

*M. Wodak* demande que le chef-comptable actuel continue à remplir ses fonctions jusqu'à l'arrivée du fonctionnaire autrichien.

*M. Zervan* (Tchécoslovaquie) demande, au nom de la délégation tchécoslovaque, d'approuver la nomination au poste de chef de la Section technique de *M. Josef Tarapčik* qui travaille actuellement au "Hydroproekt" de la Tchécoslovaquie à l'établissement des projets des ouvrages hydrotechniques ; *M. Tarapčik* est ingénieur hydrotechnique et possède le russe.

*M. Stoitchev* (Bulgarie) propose de nommer au poste de chef de la Section de navigation *M. Nikola Semenov Kinov*, citoyen de la République Populaire de Bulgarie, qui a fait ses études à la Section de navigation de la Haute Ecole Maritime à Varna. *M. Kinov* a travaillé à l'Administration des Transports par voies d'eau de la Bulgarie en qualité de chef de la Section d'exploitation de la flotte et des ports, et depuis 1959 est ingénieur en chef de la Section de navigation de l'appareil de la Commission.

*M. Kinov* a de bonnes connaissances théoriques dans sa spécialité et une expérience suffisante dans le domaine de l'organisation de la flotte, y compris la batellerie danubienne.

La délégation bulgare estime que *M. Kinov* pourra accomplir avec succès les tâches dont sera chargée la Section de navigation.

Poursuivant, *M. Stoitchev* propose au poste de chef de la Section hydrométéorologique *M. Petro Dimitrov Nikolov* qui a terminé en 1946 ses études à la Section de Navigation de la Haute Ecole Maritime de Varna. De 1946 à 1951, *M. Nikolov* a été capitaine en second sur un bâtiment du service hydrographique à Roussé et, de 1951 à 1953, capitaine sur un bâtiment de l'Entreprise de Navigation Fluviale Bulgare. A partir de 1953 *M. Nikolov* a été chef de la section hydrométéorologique de l'Administration de l'entretien et de l'étude du Danube, à Roussé. Il a de solides connaissances théoriques et pratiques dans le domaine de la navigation ainsi que dans celui des questions de météorologie et d'hydrologie ; en outre, il est au courant des questions d'hydrométéorologie dont s'occupe l'appareil de la Commission et d'autres problèmes du même genre concernant le Danube.

La délégation bulgare estime que *M. Nikolov* pourra, en qualité de chef de la Section hydrométéorologique de l'appareil de la Commission, accomplir avec succès les tâches dont sera chargée cette section.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) demande de lui permettre de présenter par la suite la candidature au poste de chef de la Section de planification et

de statistique. Les organismes soviétiques choisissent actuellement un spécialiste hautement qualifié, pouvant assurer le bon déroulement du travail de cette section et, dans un proche avenir, ils présenteront leur candidat. M. Jarkov demande que M. Petrescu, qui dirige le travail de la Section de planification et de statistique, poursuive entretemps son activité s'il n'y a pas d'objection à ce sujet.

*Le Président* présente à l'approbation de la session les propositions suivantes :

nommer aux postes de :

directeur de l'appareil : *M. Martin Rusu*, citoyen de la République Populaire Roumaine ;

directeur adjoint pour le Secrétariat : *M. György Fekete*, citoyen de la République Populaire Hongroise ;

directeur adjoint pour les Services : *M. Dušan Ibročić*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ;

chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives : *M. Anatoli Adamovitch Makeïev*, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

chef de la Section administrative et d'intendance : *M. Jan Babič*, citoyen de la République Tchécoslovaque ;

chef de la Section technique : *M. Jozef Tarapčik*, citoyen de la République Tchécoslovaque ;

chef de la Section de navigation : *M. Nikola Semenov Kinov*, citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

chef de la Section hydrométéorologique : *M. Petro Dimitrov Nikolov*, citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

et réserver les postes de :

chef de la Section de planification et de statistique — à l'Union Soviétique ;

chef-comptable — à la République d'Autriche.

Les propositions concernant la libération de leurs fonctions du Directeur de l'appareil, de ses adjoints et des chefs de section et la nomination à ces postes de nouveaux fonctionnaires sont approuvées à l'unanimité.

Décision — doc. CD/SES 18/35 (voir Annexes — I).

*M. Rusu* remercie, en son nom et en celui de ses collègues qui viennent d'être nommés, le grand honneur et la confiance qui leur sont accordés par leur nomination aux postes dirigeants dans l'appareil de la Commission. Il déclare que les fonctionnaires nommés observeront strictement les dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et toutes les décisions de la Commission du Danube, et déploieront tous leurs efforts afin de remplir consciencieusement leurs obligations.

*M. Halatcheff* remercie le Président, M. Štekl, et tous les délégués, pour les paroles cordiales et de haute appréciation adressées à l'appareil de la Commission, ainsi qu'à son directeur et à ses directeurs-adjoints. M. Halatcheff note que l'appareil n'aurait pas été à même d'obtenir ces succès hautement appréciés sans la direction compétente et compréhensive du Président et du Secrétaire de la Commission, ce dont il les remercie tant en son

propre nom qu'au nom de ses adjoints, de tous les fonctionnaires et du personnel de service de la Commission.

M. Halatcheff exprime sa gratitude à toutes les délégations, à tous les organismes compétents et aux experts des Etats danubiens ainsi qu'aux organisations qui sous telle ou telle forme ont participé aux travaux de la Commission et remercie aussi les fonctionnaires du Secrétariat et des Services qui, au cours de toute cette période, ont travaillé avec compétence et zèle, accomplissant leurs obligations en toute conscience et contribuant par les relations cordiales et chaleureuses qui régnaient entre eux à créer un collectif sain et uni sans lequel nul succès n'aurait pu être possible dans le travail.

Poursuivant, M. Halatcheff dit qu'à côté des succès il y a eu aussi des insuccès dans le travail de l'appareil, mais les fonctionnaires de l'appareil ont toujours tâché, selon leurs possibilités, de maintenir l'autorité de la Commission du Danube, la considérant comme leur propre cause, à laquelle ils ont travaillé pendant toute cette période de leur libre arbitre, sur la base de la compréhension mutuelle entre nos Etats.

En conclusion, M. Halatcheff souhaite à la Commission du Danube, à tous les représentants et membres des délégations, de grands succès dans leurs travaux futurs pour le bien du développement de la navigation sur le Danube, de l'amitié, de la compréhension mutuelle et de la paix entre tous les Etats danubiens et déclare que lui et tous ses collègues qui quittent l'appareil de la Commission pour rentrer dans leur pays, partent avec les meilleurs sentiments à l'égard de la Commission du Danube et, à l'avenir aussi, tâcheront, selon leurs possibilités, de contribuer, en dehors de la Commission, à ses succès et au maintien de la grande autorité de notre Commission du Danube, chère à nous tous.

La session examine le point 15 de l'ordre du jour — Ordre du jour à titre d'orientation et date convocation de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube — doc. CD/SES 18/32 (dans les archives de la Commission).

Lecture est donnée du projet de l'ordre du jour à titre d'orientation qui est examiné d'abord dans son ensemble et ensuite point par point.

*M. Puja* (Hongrie) demande de compléter l'ordre du jour à titre d'orientation de la XIX<sup>e</sup> session par un nouveau point sur le recueil de la documentation concernant la procédure d'examen des cas d'avarie. Cette proposition a été faite à la séance plénière précédente et diffusée la veille, par écrit, à toutes les délégations — doc. CD/SES 18/33 (voir Annexes — III).

La proposition est adoptée.

La session adopte les points 1 et 2 du projet de l'ordre du jour à titre d'orientation.

Au point 3, *M. Petrović* (Yougoslavie) propose la formule suivante : "Information sur la possibilité de l'établissement du plan quinquennal des grands travaux sur le Danube". *M. Petrović* argumente sa proposition par la considération qu'il serait fort difficile d'établir le projet des grands travaux pour une période de cinq ans par suite de l'insuffisance de la documentation disponible et de la nécessité d'effectuer un grand travail préliminaire à ce sujet. En outre, comme l'a d'ailleurs déjà prouvé cette session, la solution judicieuse des questions nécessite leur étude préalable, ainsi par exemple il faut d'abord achever l'étude des gabarits du chenal avant d'entreprendre l'établissement du plan.

*Le Président* attire l'attention sur le fait que le point 1 du plan de travail adopté parle de l'établissement du projet du plan quinquennal des grands travaux sur le Danube et de son examen à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission.

*M. Petrović* souligne encore une fois les difficultés devant lesquelles la Commission peut se trouver dans la préparation d'un travail aussi important et volumineux que l'établissement du plan des grands travaux.

*M. Jarkov* (Union Soviétique) se référant à l'observation du Président au sujet du plan de travail de la Commission et aux interventions de *M. Petrović*, propose de libeller le point 3 de l'ordre du jour à titre d'orientation comme suit : "Information sur la préparation du projet du plan quinquennal des grands travaux sur le Danube."

Le point 3 de l'ordre du jour à titre d'orientation est adopté dans la rédaction proposée par *M. Jarkov*.

Les points 4 et 5 sont adoptés.

Au point 6, selon la proposition de *M. Wodak* (Autriche), le mot "information" est remplacé par les termes "rapport sur les résultats de la réunion . . ."

Les points 7 et 8 sont adoptés.

Le point 9 est adopté avec le même amendement qu'au point 6 et le mot "information" est remplacé par les termes "rapport sur les résultats . . ."

Le point 10 est adopté conformément à la proposition de la délégation hongroise dans la rédaction suivante : "Information sur les renseignements rassemblés au sujet des règlements relatifs à la procédure d'enquête en cas d'avarie, en vigueur dans les Etats danubiens."

Ainsi le point 10 du projet devient le point 11 et l'ordre de tous les autres points est modifié en conséquence.

Les points 11 et 12 sont adoptés.

Le point 13, sur proposition de *M. Ziegler* (délégation hongroise), est amendé comme suit : "Information de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable . . ." et ensuite comme dans le texte.

Les points 14, 15, 16 et 17 sont adoptés.

En conclusion, il est décidé de convoquer la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube pour le mercredi, 18 janvier 1961. Conformément aux Règles de procédure, le groupe de travail pour les questions financières se réunira deux jours avant l'ouverture de la session.

L'ordre du jour à titre d'orientation est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 18/32—1 (voir Annexes — I).

Nulle proposition n'est formulée au point 16 de l'ordre du jour — Divers.

*M. Štekl* constate que l'ordre du jour de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube a été épuisé et, étant donné que la session s'est déroulée sous sa présidence, résume les résultats du travail accompli.

L'ordre du jour de la XVIII<sup>e</sup> session a été, comme il l'était d'ailleurs au cours de ces dernières années, riche en problèmes techniques et nautiques. En outre, la session a aussi prêté une grande attention aux questions d'organisation et d'administration. Par suite de l'adhésion de la République d'Autriche à la Convention de 1948 et de son entrée à la Commission du Danube, la session a trouvé juste d'apporter quelques changements à l'organisation de l'appareil de la Commission par la modification du Tableau du personnel et des Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, et de prévoir la possibilité d'examiner au courant de l'année

quelques aspects des Règles de procédure et d'autres documents de la Commission. Par ailleurs, conformément aux dispositions des Règles de procédure, les fonctionnaires occupant des postes dirigeants dans l'appareil de la Commission ont été rappelés et ces postes ont été répartis à nouveau entre les Etats membres de la Commission. On peut affirmer avec conviction que le nouvel appareil de la Commission pourra accomplir les tâches qui lui ont été assignées.

M. Štekl note ensuite l'adoption d'importants documents techniques et nautiques et, en premier lieu, des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube dont les organismes des Etats danubiens tiendront compte dans la construction des ouvrages hydrotechniques et autres, garantissant ainsi les conditions nécessaires pour la navigation, compte tenu des perspectives de son développement. Par ailleurs, les modifications à apporter au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube ont été concertées, ce qui a été un pas important dans l'unification, à l'échelle européenne, du balisage sur les voies d'eau intérieures. Quant aux autres décisions adoptées par la session, elles sont aussi fort importantes pour le développement de la navigation.

D'autre part, M. Štekl constate avec satisfaction que les décisions sur les questions examinées ont été adoptées à l'unanimité, ce qui témoigne de l'existence d'une bonne et saine atmosphère au sein de la Commission.

En conclusion, M. Štekl remercie tous les représentants, les membres des délégations et les experts, ainsi que les fonctionnaires libérés de leurs fonctions dans l'appareil de la Commission et tous les autres fonctionnaires de l'appareil pour leur contribution au bon déroulement de la XVIII<sup>e</sup> session et, souhaitant à tous du succès dans leur travail, déclare clôturée la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

La séance est levée à 12 heures 30 minutes.

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

*Le Secrétaire*  
*de la Commission du Danube*  
Signé : V. POGACEANU

# ANNEXES

## I

## ORDRE DU JOUR

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

*(Adopté en séance plénière, le 21 janvier 1960)*

1. Dixième anniversaire de la Commission du Danube (Rapport du Président).
2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1959.
3. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959.
4. Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.
5. Projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.
6. Projet du schéma du rassemblement des données sur l'état du chenal du Danube et information de l'appareil de la Commission conformément à ce schéma.
7. Projets d'attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube.
8. Dispositions des stations et des postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube et leurs programmes d'observations (Information de l'appareil de la Commission).
9. Protection des eaux du Danube contre la pollution (Information de l'appareil de la Commission sur les mesures appliquées par les Etats danubiens).
10. Questions d'organisation :
  - a) Nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
  - b) Appointements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.
  - c) Modifications et compléments aux Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services et au Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
  - d) Modification du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

11. Plan de travail de la Commission du Danube pour 1960.
12. Budget de la Commission du Danube pour 1960.
13. Election du Président, du Vice-Président et du Secrétaire de la Commission.
14. Nomination du Directeur, de ses adjoints, des chefs de section et du chef-comptable de l'appareil de la Commission.
15. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.
16. Divers.

## DECISION

## DE LA DIX-HUITIEME 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 1959

*(Adoptée en séance plénière, le 21 janvier 1960)*

Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1959 et l'aspect financier du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, ainsi que le rapport du groupe de travail, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1<sup>er</sup> janvier 1960 :

|        |                      |
|--------|----------------------|
| Actif  | 1.385.570,37 forints |
| Passif | 1.385.570,37 forints |

conformément à l'Annexe 1 du document CD/SES 18/13.

2. Transférer au budget pour 1960 le solde du budget pour 1959, dont le montant s'élève à 272.507,31 forints, en en déduisant 154.485 forints pour le paiement des frais de typographie et d'édition, à savoir transférer la somme de 118.022,31 forints.

3. Remettre à la prochaine session de la Commission du Danube l'examen de l'aspect financier du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

4. Approuver le rapport du groupe de travail sur les questions financières.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

**au sujet de l'information de l'appareil de la Commission sur la documentation caractérisant la position et le programme d'observations des stations et postes hydrométéorologiques du bassin du Danube, recueillie auprès des Etats danubiens**

*(Adoptée à la séance plénière du 25 janvier 1960)*

Après avoir entendu et discuté l'information de l'appareil de la Commission au sujet de la documentation caractérisant la position et le programme d'observations des stations et postes hydrométéorologiques du bassin du Danube, recueillie auprès des Etats danubiens, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube.

2. Prévoir au plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens afin d'élaborer des propositions concernant la nécessité de l'élargissement du réseau des stations et postes hydrométéorologiques du bassin du Danube et de l'élaboration, pour l'ensemble du réseau, d'un programme d'observation détaillé et unifié.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959

*(Adoptée à la séance plénière du 25 janvier 1960)*

Après avoir discuté le Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1959, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note du Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 et approuver l'activité déployée par l'appareil en 1959.

2. Approuver le 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 1959 et recommander à l'appareil de tenir compte dans son activité des observations et propositions figurant dans ce rapport.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

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

*(Adoptée à la séance plénière du 25 janvier 1960)*

Ayant écouté et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube **DECIDE :**

1. Adopter le paragraphe I, point a) "Profondeur minima dans la deuxième étape", le paragraphe V "Hauteur libre des passes navigables des ponts" et le paragraphe VI, point b) "Gabarits des écluses sur la section Gönyü—Budapest".

2. Approuver, dans son ensemble, le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

3. Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, lors de l'élaboration de leurs plans des travaux d'amélioration des conditions de navigation et de leurs projets de construction d'ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, sur les Recommandations adoptées par la Commission.

4. Charger l'appareil de la Commission de recueillir les données en vue de l'étude des questions liées à la préparation du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur la section en amont de Devín et des gabarits des passes navigables des ponts sur la section en aval de Brăila.

5. Prendre note de la déclaration de la délégation yougoslave selon laquelle elle propose, de son côté, d'adopter la valeur de 9 m pour la hauteur libre minima des passes navigables des ponts et considère que la valeur de 9,5 m devrait être encore étudiée.

En connexion avec ceci, les autres délégués ont confirmé qu'ils adoptaient pour le secteur Devín—Brăila la hauteur libre d'au moins 9,5 m pour les passes navigables des ponts.

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

## DECISION

## DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'examen du projet de schéma du rassemblement des données sur  
l'entretien du chenal du Danube

*(Adoptée à la séance plénière du 25 janvier 1960)*

Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube.

2. A partir de 1959, recueillir auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales les données sur la base dudit schéma et les présenter sous forme d'information aux sessions ordinaires de la Commission du Danube.

3. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'envoyer leurs données d'après le schéma jusqu'au 1er août de chaque année, les données présentées à l'appareil devant couvrir une période d'un an (du 1er avril au 1er avril de l'année suivante).

4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'information de l'appareil sur la situation dans les pays danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution

*(Adoptée à la séance plénière du 27 janvier 1960)*

Après avoir discuté l'information de l'appareil sur la situation qui se présente dans les Etats danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube note que les Etats danubiens appliquent des mesures visant la protection des eaux du Danube contre la pollution.

La pollution des eaux par la navigation ne représente qu'une faible fraction et a lieu essentiellement dans les régions des ports pétroliers et des débarcadères.

La XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission.
2. Recommander aux Etats danubiens de poursuivre l'étude concernant la lutte contre la pollution des eaux du Danube par la navigation et d'adopter dans ce domaine les mesures efficaces nécessaires.
3. Charger l'appareil de la Commission d'examiner les recommandations contenues dans la résolution du Sous-Comité des Transports par voies navigables relative à la lutte contre la pollution des eaux par les déchets pétroliers provenant des bateaux de navigation intérieure, et de présenter à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube des propositions au sujet de cette question.

## PLAN DE TRAVAIL

### DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1960

*(Approuvé à la séance plénière du 29 janvier 1960)*

1. Terminer le recueil, auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, des propositions et des projets visant l'établissement du plan quinquennal (1961—1965) des grands travaux sur le Danube, dresser le projet de ce plan et l'examiner à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission. Dans l'élaboration du projet se baser sur les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydro-techniques et autres sur le Danube.
2. Poursuivre l'étude du régime des seuils sur le Danube, notamment :
  - a) rassembler, étudier et systématiser les données sur le régime des seuils du Danube pour la période 1958—1959 ;
  - b) terminer l'établissement du tableau synoptique unifié des données fournies annuellement à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens, avec l'indication des méthodes applicables pour l'obtention de ces données, ainsi que l'établissement du projet des fiches des seuils et les présenter à l'examen de la XIX<sup>e</sup> session.
3. Organiser en septembre, en accord avec les organismes compétents des Etats danubiens, un voyage d'étude sur le Danube sur le secteur Mohács—Sulina, conformément à la Décision de la XVII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube (CD/SES 17/32, point 3).
4. Dresser et ronéotyper la description du chenal, des dangers nautiques et du balisage de la section du Danube du km 1433 à Turnu Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite.
5. Préparer le projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.
6. Dresser et éditer le Routier du Danube — Description nautique du port de Regensburg (km 2379) au port de Devín (km 1880).
7. Publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1958 et préparer la publication de l'Annuaire hydrologique pour 1959.
8. 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).

Etudier la possibilité de l'établissement, ou de la réception, et de la diffusion par télégramme des prévisions des niveaux d'eau par périodes de 10 jours.

9. Convoquer du 17 au 20 mai une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'élaboration de propositions concernant la nécessité de l'élargissement du réseau des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube et l'élaboration, pour l'ensemble du réseau, d'un programme d'observation détaillé et unifié.
10. Dresser et publier la description complète des formes et significations des signaux employés par les stations de signalisation (sémaphores) réglant la navigation sur le Danube du port de Regensburg (km 2379) au port de Sulina (km 0).
11. Rassembler les renseignements au sujet des bâtiments affectés par les Etats danubiens à la surveillance fluviale sur le Danube.  
Etablir à ce sujet une information à présenter à l'examen de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.
12. Rééditer, compte tenu des changements survenus, les cartes de pilotage du Danube du port de Devín (km 1880) au port de Mohács (km 1448).
13. Poursuivre l'étude des types des bâtiments et de leur mode de conduite sur le Danube et sur les lacs d'accumulation.
14. Dresser et ronéotyper le Bulletin du trafic-marchandises sur le Danube en 1959 et étudier le problème du rassemblement des données par principales natures de marchandises, en vue de leur inclusion dans le Bulletin.
15. Poursuivre le recueil et l'étude des données au sujet du trafic-marchandises en perspective sur le Danube, compte tenu de la liaison éventuelle du Danube à d'autres bassins et présenter à l'une des sessions ordinaires de la Commission du Danube un rapport à ce sujet.
16. Rassembler la documentation reflétant l'économie de la navigation danubienne et entreprendre sur sa base l'établissement d'un rapport sur les facteurs techniques et économiques déterminant la situation actuelle de la navigation sur le Danube et les perspectives de son développement.
17. Publier, après en avoir terminé la préparation, la première partie du Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube, ayant trait aux règlements de navigation, et poursuivre le rassemblement et la préparation à l'édition des autres parties du Recueil.
18. Rassembler, à partir de 1959, conformément au schéma approuvé, les données au sujet de l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales et dresser à ce sujet une information à présenter à la XIX<sup>e</sup> session.
19. I. Convoquer du 6 au 14 mai une réunion d'experts des Etats danubiens chargés de l'examen de questions d'ordre juridique et financier.  
A titre d'orientation, inclure à l'ordre du jour de cette réunion les points suivants :
  - a) Projet du Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission

et — au cas où l'appareil aura, en commun avec les experts hongrois, préparé la documentation — examen de la modification éventuelle des traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

- b) Examen et établissement de propositions sur certains aspects des Règles de procédure et d'autres documents de la Commission en connexion avec l'entrée à la Commission du Danube d'un nouveau membre, sur la base de la documentation préparée par les délégations autrichienne et autres.
- c) Questions concernant l'unification de certaines parties du droit fluvial (immatriculation des bateaux de navigation intérieure, droits réels sur les bateaux en navigation intérieure, etc.).
- d) Divers.

II. Convoquer du 7 au 17 septembre une réunion d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales pour l'examen des questions techniques, douanières et nautiques. A titre d'orientation, inclure à l'ordre du jour de cette réunion les points suivants :

- a) Projet du plan quinquennal (1961—1965) des grands travaux sur le Danube.
- b) Projet des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification de la surveillance douanière sur le Danube.
- c) Projets des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube.
- d) Rédaction du texte des Modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et examen de la caractéristique des feux et de l'application de matières réfléchissantes sur les signaux dudit Système.

20. Publier les procès-verbaux de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

21. 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 de ces annotations.

22. Partant du point de vue de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1960 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 de travail pour les questions statistiques de la CEE de l'ONU ;

- e) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU chargé de l'unification des règlements de police et de signalisation pour les voies d'eau intérieures ;
  - f) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU, chargé de l'étude des problèmes de la création d'un réseau unifié des voies navigables européennes d'intérêt international ;
  - g) 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 ;
  - h) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, à Rome, dans les questions de l'unification de certaines parties du droit fluvial ;
  - i) d'autres organisations internationales et des réunions tenues par les Etats danubiens au sujet de la navigation sur le Danube.
23. Charger l'appareil d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 l'exécution des autres travaux découlant des rapports des groupes de travail et des décisions de la XVIII<sup>e</sup> session.
24. Préparer le plan de travail et le projet du budget de la Commission du Danube pour 1961.

## DECISION

## DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

## concernant les questions d'organisation

*(Adoptée à la séance plénière du 30 janvier 1960)*

Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'organisation, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Approuver le nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (CD/SES 18/3).

2. Approuver les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement avec les modifications et les compléments indiqués dans le rapport du groupe de travail.

Considérer comme n'étant plus valables les Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube adoptées par la IX<sup>e</sup> session, le 14 décembre 1953, et le Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube adopté par la X<sup>e</sup> session, le 15 juin 1954.

3. Transmettre à l'examen du groupe d'experts pour les questions juridiques et financières le projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube. Charger ce groupe d'experts de préparer le texte définitif du projet de Règlement en vue de son examen à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

Prier les Etats membres de la Commission d'envoyer jusqu'au 31 mars 1960 leurs observations et leurs propositions au projet de Règlement élaboré par le Secrétariat.

4. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions d'organisation.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube

*(Adoptée à la séance plénière du 29 janvier 1960)*

Après avoir discuté du projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Adopter les modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, compte tenu de toutes les observations et de tous les compléments adoptés par le groupe de travail. La caractéristique des feux à appliquer dans ce Système, la rédaction des textes des parties générales et les propositions au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage, ainsi que le texte rédigé de ces recommandations dans leur ensemble sont à présenter à l'examen de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube après avoir été débattus en réunion de groupe d'experts.

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de réaliser la modification du balisage des voies navigables sur le Danube en deux étapes devant prendre fin aux termes suivants :

a) première étape : 1<sup>er</sup> avril 1965

b) deuxième étape : 1<sup>er</sup> avril 1968

3. Prévoir en 1960 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen des questions nautiques.

4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'examen des projets d'attestations de bord unifiées pour les  
bâtiments naviguant sur le Danube

*(Adoptée à la séance plénière du 29 janvier 1960)*

Après avoir discuté des projets des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Remettre à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube l'approbation des projets des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube.

2. Charger l'appareil de la Commission du Danube de remanier les projets des attestations de bord unifiées en tenant compte des modifications et des compléments reçus.

3. Prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen des projets des attestations de bord unifiées.

4. Recommander aux Etats danubiens d'envoyer à l'appareil de la Commission, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1960, leurs observations, amendements et propositions aux projets des attestations de bord.

5. Adopter le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube.

## ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION DE LA DIX-NEUVIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE (Adopté à la séance plénière du 30 janvier 1960)

- I. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XIX<sup>e</sup> session les questions suivantes :
1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960.
  2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960.
  3. Information sur la préparation du projet du plan quinquennal (1961—1965) des grands travaux sur le Danube.
  4. Projet des fiches des seuils sur le Danube.
  5. Projet des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.
  6. Rapport sur les résultats de la réunion des experts chargés de l'examen des questions hydrométéorologiques.
  7. Information sur les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube.
  8. Projets des attestations de bord unifiées.
  9. Rapport sur les résultats de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen de questions d'ordre juridique et financier.
  10. Information sur les renseignements rassemblés au sujet des règlements relatifs à la procédure d'enquête en cas d'avarie, en vigueur dans les Etats danubiens.
  11. Projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
  12. Projet de propositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets pétroliers provenant des bateaux.
  13. Information de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales.

14. Examen du texte des Modifications au Système uniforme de balisage sur le Danube et de la caractéristique de ses feux ainsi que des recommandations au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage.
15. Plan de travail de la Commission du Danube pour 1961.
16. Projet du budget de la Commission du Danube pour 1961.
17. Divers.

## II. Convoquer la XIX<sup>e</sup> session ordinaire de la Commission du Danube à Budapest pour le 18 janvier 1961.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

#### concernant le projet du budget de la Commission du Danube pour 1960

*(Adoptée à la séance plénière du 30 janvier 1960)*

Après avoir écouté et discuté le projet du budget de la Commission du Danube pour 1960, ainsi que le rapport du groupe de travail, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1960 dans la somme de 4,445.000 forints pour son chapitre des recettes et 4,445.000 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 18/2-1.

2. Fixer, conformément à l'article 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités pour 1960 des Etats membres de la Commission du Danube, établies afin de couvrir les dépenses, dans le montant de 614.000 forints par Etat.

3. A partir du 1<sup>er</sup> février 1960, verser aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube les traitements établis en forints avec des chiffres arrondis, conformément à l'Annexe 1 du budget de la Commission du Danube pour 1960 (doc. CD/SES 18/2—1).

4. Inclure dans le budget de la Commission du Danube pour 1960 le solde transitoire du bilan au 1<sup>er</sup> janvier 1960 qui s'élève à 118.000 forints, et les autres versements prévus dans le montant de 29.000 forints.

5. Approuver le rapport du groupe de travail sur le budget de la Commission du Danube pour 1960.

## DECISION

### DE LA DIX-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

**concernant la libération de leurs fonctions: du directeur de l'appareil de la Commission du Danube, de ses adjoints et des chefs de section, et la nomination de nouveaux fonctionnaires**

*(Adoptée à la séance plénière du 30 janvier 1960)*

Conformément à l'article 39 des Règles de procédure, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube DECIDE :

#### I. Libérer de leurs fonctions :

1. le directeur de l'appareil — Kirill Dimitrov HALATCHEFF, citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

2. le directeur-adjoint pour le Secrétariat — Anatoli Adamovitch MAKEIEV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

3. le directeur-adjoint pour les Services — Eugen MALOVECKY, citoyen de la République Tchécoslovaque ;

4. le chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives — František SVATEK, citoyen de la République Tchécoslovaque ;

5. le chef de la Section administrative et d'intendance — Béla HLATKY, citoyen de la République Populaire Hongroise ;

6. le chef de la Section technique — Dušan ZDRAVKOVIČ, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ;

7. le chef de la Section de navigation — Alexeï Nikolaïevitch IVLEV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

8. le chef de la Section de planification et de statistique — Alexandru PETRESCU, citoyen de la République Populaire Roumaine.

#### II. Nommer aux postes de :

1. directeur de l'appareil : Martin RUSU, citoyen de la République Populaire Roumaine ;

2. directeur-adjoint pour le Secrétariat : György FEKETE, citoyen de la République Populaire Hongroise ;

3. directeur-adjoint pour les Services : Dušan IBROČIĆ, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie ;

4. chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives : Anatoli Adamovitch MAKEIEV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ;

5. chef de la Section administrative et d'intendance : Jan BABIČ, citoyen de la République Tchèqueoslovaque ;

6. chef de la Section technique : Jozef TARAPČIK, citoyen de la République Tchèqueoslovaque ;

7. chef de la Section de navigation : Nikola Semenov KINOV, citoyen de la République Populaire de Bulgarie ;

8. chef de la Section hydrométéorologique : Petro Dimitrov NIKOLOV, citoyen de la République Populaire de Bulgarie.

# ANNEXES

## II

## 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 18 et 19 janvier 1960.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

|                           |                                                           |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne   | — M. Peinsipp                                             |
| Délégation bulgare        | — M. Doïnov<br>M. Kojouharov<br>M. Trifonov               |
| Délégation hongroise      | — M. Némethy<br>M. Kocsis                                 |
| Délégation roumaine       | — M. Savu<br>M. Nae<br>M. Jankovici                       |
| Délégation soviétique     | — M. Jarkov<br>M. Kapikraïan<br>M. Keiline<br>M. Laboutov |
| Délégation tchécoslovaque | — M. Štekl<br>M. Zervan<br>M. Hlava                       |
| Délégation yougoslave     | — M. Petrović<br>M. Paunović                              |

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Maloŭecky, Makeïev, Miclau et Ribner ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

La réunion du groupe de travail pour les questions financières a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. Štekl.

M. Némethy, membre de la délégation de la République Populaire Hongroise, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1959 (CD/SES 18/13) et discuté 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, Zervan, Hlava, Nae et Laboutov a vérifié les documents reflétant les opérations effectuées au poste "autres revenus" (recettes provenant de la vente des publications de la Commission) du chapitre des recettes, et à l'article 3/d "Location et entretien des immeubles" du chapitre des dépenses.

Une vérification sommaire a été exécutée d'après les pièces comptables et les fiches.

Le groupe d'experts a établi que ces documents reflètent entièrement les dépenses effectuées au cours de l'année et garantissent le contrôle de la dépense des ressources de la Commission.

Le groupe d'experts note que l'appareil de la Commission a tenu compte des propositions faites à la XVII<sup>e</sup> session lors de l'examen des questions financières, ce qui a amélioré le travail de la comptabilité.

Après avoir examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission en 1959, le groupe de travail constate qu'il n'y a pas eu d'excédents dans les dépenses aux articles du budget et que ces dernières ont été effectuées selon les buts assignés.

Le groupe de travail relève que l'appareil a fait preuve de précaution dans la dépense des ressources de la Commission et que le solde de 272.507 forints, d'après la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1960, est dû au fait que l'appareil a effectué les dépenses rationnellement, ainsi qu'au fait que certaines factures pour l'édition des publications de la Commission du Danube n'ont pas été reçues.

Vu que le montant des factures non reçues pour les travaux d'imprimerie s'élève à 154.485 forints, le groupe de travail recommande de les acquitter au compte du solde transitoire pour 1960.

Le groupe de travail, tenant compte de l'intérêt grandissant envers les publications de la Commission, recommande à l'appareil d'adopter les mesures nécessaires en vue de leur vente sur une échelle plus large.

En outre, le groupe de travail s'est occupé des questions relevant de l'aspect financier du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube. Au cours de la discussion, il a été proposé de remettre examen complémentaire de ce projet à la prochaine session.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session le projet de décision suivant concernant l'exécution du budget de la Commission pour 1959 :

„Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1959 et l'aspect financier du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, ainsi que le rapport

du groupe de travail, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube  
DECIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1<sup>er</sup> janvier 1960 :

Actif 1,385.570,37 forints

Passif 1,385.570,37 forints

conformément à l'Annexe 1 du document CD/SES 18/13.

2. Transférer au budget pour 1960 le solde du budget pour 1959, dont le montant s'élève à 272.507,31 forints, en en déduisant 154.485 forints pour le paiement des frais de typographie et d'édition, à savoir la somme de 118.022,31 forints.

3. Remettre à la prochaine session de la Commission du Danube l'examen de l'aspect financier du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

4. Approuver le rapport du groupe de travail sur 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 du Danube pour 1959

Le groupe de travail formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube, et à la décision de la XVIIIème session adoptée à la séance plénière du 21 janvier 1960, a tenu ses réunions les 22 et 23 janvier 1960.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

|                           |                                                                                    |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne   | — M. Fröhlich<br>M. Schlaffer<br>M. Glasel                                         |
| Délégation bulgare        | — M. Doïnov<br>M. Kojouharov<br>M. Pavlov<br>M. Trifonov                           |
| Délégation hongroise      | — M. Bélay<br>M. Ziegler<br>M. Petényi<br>M. Fekete<br>M. Vid                      |
| Délégation roumaine       | — M. Savu<br>M. Nae<br>M. Jancovici                                                |
| Délégation tchécoslovaque | — M. Zervan<br>Mme Štembergová<br>M. Hlava<br>M. Pancír<br>M. Šulc<br>M. Solčanský |
| Délégation soviétique     | — M. Kapikraïan<br>M. Keiline<br>M. Markov                                         |

|                                                          |                                  |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------|
|                                                          | M. Laboutov<br>M. Tcherniaïev    |
| Délégation yougoslave                                    | — M. Paunović<br>M. Petrović     |
| Ministère des Transports de la RFA                       | — Mme von Koeppen<br>M. Dobmayer |
| Secrétariat de la Commission<br>Economique pour l'Europe | — M. Cuperus                     |
| Administration Fluviale des Portes de Fer                | — M. Danon<br>M. Stoian          |

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Makeïev, Malovecky, Ivlev, Svatek, Petrescu, Zdravković, Manescu, Kincel, Tóry, Minár, Kinov, Rapajić et Jović ont aussi pris part à l'activité du groupe de travail.

Les réunions du groupe de travail ont été présidées par M. Kapikraïan, suppléant du représentant de l'Union Soviétique.

Le groupe de travail a examiné le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail pour 1959. En résultat de l'échange de vues, le groupe de travail a constaté que l'appareil de la Commission a déployé son activité en 1959 conformément au plan de travail et aux décisions adoptés par la XVII<sup>e</sup> session et qu'il a accompli avec succès les tâches dont il a été chargé.

Le groupe de travail constate que la qualité du travail de l'appareil, dont le volume a augmenté, mérite une appréciation positive.

En même temps, le groupe de travail estime que l'appareil de la Commission doit tenir compte dans son activité de l'année prochaine des observations et désirs suivants :

1. faire refléter avec plus de détails dans le rapport du Directeur le contenu des points du plan de travail afin que les sessions puissent mieux évaluer leur exécution ;

2. accélérer l'établissement et la diffusion des procès-verbaux des sessions de la Commission et des rapports des fonctionnaires de la Commission sur leur participation aux travaux des organismes internationaux, des sessions et commissions s'occupant des problèmes de navigation ;

3. étudier la possibilité de l'établissement, ou de la réception, et de la diffusion par télégramme des prévisions des niveaux d'eau sur le Danube tous les dix jours ;

4. éviter, pour autant que possible, les écarts de temps entre la parution des textes russe et français des routiers, vu que par suite de tels écarts cette documentation perd de sa valeur pratique ;

5. publier le Recueil des lois concernant la navigation sur le Danube par chapitre, vu son volume important et les difficultés qui surgissent lors de la préparation de ce recueil dans son ensemble ;

6. établir les besoins des Etats danubiens en publications de la Commission du Danube en vue de leur réédition éventuelle et de leur vente ;

7. poursuivre le rassemblement, l'étude et l'établissement des informations au sujet des nouvelles méthodes de conduite appliquées sur le Danube et de l'introduction des nouvelles techniques.

Par ailleurs, le groupe de travail a jugé opportun que les Etats danubiens observent avec plus d'exactitude les délais d'envoi à l'appareil de la Commission des documents nécessaires.

Le groupe de travail a pris note de la déclaration d'un membre de la délégation tchécoslovaque au sujet de la présentation, dans un proche avenir, de la documentation cartographique nécessaire pour la réédition des cartes de pilotage couvrant le secteur tchécoslovaque du Danube, et de celle de l'expert du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne au sujet de la mise à la disposition de l'appareil de la Commission de la documentation nécessaire aux fins de son inclusion dans le Recueil des lois concernant la navigation sur le Danube.

Comme résultat de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil, le groupe de travail recommande à la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

"1. Prendre note du rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 et approuver l'activité déployée par l'appareil en 1959.

2. Approuver le 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 1959, et recommander à l'appareil de tenir compte, dans son activité, des observations et propositions figurant dans ce rapport."

## RAPPORT

### du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique

Le groupe de travail formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédure et à la décision de la XVIII<sup>e</sup> session, adoptée à la séance plénière du 21 janvier 1960, a tenu ses réunions les 23 et 25 janvier 1960.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne

— M. Clausen  
M. Pleinert  
M. Schlaffer  
M. Müllner  
M. Glasel

Délégation bulgare

— M. Doïnov  
M. Kojouharov  
M. Trifonov

Délégation hongroise

— M. Ziegler  
M. Petényi  
M. Fekete  
M. Jakus  
M. Vid

Délégation roumaine

— M. Savu  
M. Rusu  
M. Nae  
M. Jancovici

Délégation soviétique

— M. Kapikraïan  
M. Keiline  
M. Laboutov  
M. Tcherniaïev

Délégation tchécoslovaque

— M. Hlava  
M. Pancíř  
M. Šulc  
M. Solčanský

Délégation yougoslave

— M. Paunović  
M. Petrović  
Mme Soć

Ministère des Transports de la RFA

— Mme von Koeppen  
M. Dobmayer

Secrétariat de la Commission Economique  
pour l'Europe

— M. Cuperus

Administration Fluviale des Portes de Fer

— M. Danon  
M. Stoian

Aux réunions de groupe de travail ont également pris part des fonctionnaires de l'appareil, notamment MM. Halatcheff, Malovecky, Makeïev, Zdravković, Ivlev, Petrescu, Kincel, Minár, Kinov, Rapajić.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Clausen, membre de la délégation de la République d'Autriche.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 4 "Projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube" et le point 6 de l'ordre du jour "Projet du schéma du rassemblement des données sur l'état du chenal du Danube et information de l'appareil de la Commission conformément à ce schéma".

Au *projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube* le groupe de travail a examiné les points qui n'ont pas encore été définitivement adoptés, à savoir : profondeur minima du chenal dans la deuxième étape (§ I, point a), hauteur libre des passes navigables des ponts (§ V), gabarits des écluses sur la section Gönyű—Budapest (§ VI, point b).

Au cours de la discussion, le groupe de travail a approuvé la profondeur minima du chenal de la deuxième étape et les gabarits des écluses pour la section Gönyű—Budapest, indiqués dans le projet de Recommandations.

En ce qui concerne l'établissement de la hauteur minima des passes navigables des ponts pour les secteurs à courant libre, les membres du groupe de travail, à l'exception des membres de la délégation yougoslave, ont adopté la valeur minima de 9,5 m indiquée dans le projet de Recommandations en se basant sur la considération que cette valeur assurera le mouvement sans entrave de la flotte et, par cela même, éliminera les pertes de temps que les bâtiments ont à subir actuellement sur le Danube.

La délégation yougoslave a proposé d'adopter une hauteur libre de 9 m, estimant que l'établissement de la hauteur libre minima des passes navigables est une question d'une importance telle quelle mérite d'être encore étudiée, ceci principalement parce que les éléments de ce domaine, qui confirmeraient les exigences objectives de la navigation future, n'ont pas encore été argumentés.

En même temps, la délégation yougoslave a déclaré que, de son côté, elle adoptait la hauteur libre minima de 9 m susmentionnée pour les passes navigables des ponts.

La délégation yougoslave estime que les gabarits examinés dans leur ensemble ne se rapportent pas à la section en amont de Devín et les gabarits des passes navigables des ponts, à la section en aval de Brăila et qu'ainsi il serait nécessaire d'étudier ce problème à l'égard de ces sections.

Le groupe de travail estime qu'il serait nécessaire d'étudier ce problème et de dresser des recommandations complémentaires au sujet de tous les gabarits pour le secteur en amont de Devín et des gabarits des passes navigables des ponts pour le secteur en aval de Brăila.

Lors de la discussion du projet de Recommandations dans son ensemble, le groupe de travail a jugé utile d'y apporter les précisions suivantes :

1. Rédiger le titre des Recommandations comme suit : "Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydro-techniques et autres sur le Danube".

2. Dans le texte russe du préambule, inclure la référence à la décision de la XVIIème session de la Commission du Danube.

3. Rédiger le paragraphe I, deuxième étape, comme suit :

"Pour la navigation, il conviendrait d'assurer une profondeur d'au moins 35 dm.

Les cotes du niveau de retenue normal sont à présenter à la Commission du Danube par les organismes s'occupant de l'établissement des projets et de l'exploitation de centres hydrauliques."

4. Dans la partie E, § VII, indiquer dans le texte russe la tension du courant en kV.

5. Inclure dans l'Argumentation le nouveau type de chaland d'une portée en lourd de 1.500 tonnes, aux dimensions de 85×11 m et d'un tirant d'eau de 23 dm.

6. Corriger dans le texte russe de l'Argumentation, au § III, point b), la valeur de 700 m indiquant le rayon de courbure minimum de l'axe du chenal, à 750 m.

7. Modifier le titre du point B de l'Argumentation et le rédiger comme suit : "Gabarits des ponts".

8. Modifier le § VI de l'Argumentation et le rédiger comme suit : „C. Gabarits des écluses" et libeller ainsi le § VII : "D. Hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve".

9. Corriger dans le tableau 5 de l'Annexe (tableaux et graphiques) la hauteur des passes navigables des ponts de Komarno—Komárom et Újpest.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail présente à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session le projet de décision suivant au point 4 de l'ordre du jour :

„1. Adopter le § I, point a) "Profondeur minima dans la deuxième étape", le paragraphe V "Hauteur libre des passes navigables des ponts" et le § VI, point b) "Gabarits des écluses sur la section Gönyű—Budapest".

2. Approuver, dans son ensemble, le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

3. Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, lors de l'élaboration de leurs plans sur les travaux d'amélioration des conditions de navigation et de leurs projets de construction d'ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, sur les Recommandations adoptées par la Commission.

4. Charger l'appareil de la Commission de recueillir les données en vue de l'étude des questions liées à la préparation du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur la section en amont de Devín et des gabarits des passes navigables des ponts sur la section en aval de Brăila.

5. Prendre note de la déclaration de la délégation yougoslave selon laquelle elle propose, de son côté, d'adopter la valeur de 9 m pour la hauteur libre minima des passes navigables des ponts et considère que la valeur de 9,5 m devrait être encore étudiée.

En connexion avec ceci, les autres délégués ont confirmé qu'ils adoptaient pour le secteur Devín-Brăila la hauteur libre d'au moins 9,5 m pour les passes navigables des ponts.

6. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube."

Au cours de l'examen du *projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal navigable du Danube*, le groupe de travail a jugé nécessaire d'y apporter les modifications suivantes :

1. Biffer au point I (lit. a) les mots "rayon de courbure".

2. Au point I (lit. a et b) n'indiquer que l'étiage navigable et de régularisation en tant que niveau de référence pour les travaux de régularisation et de dragage.

En conclusion, le groupe de travail a approuvé le projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube avec les modifications susmentionnées, estimant qu'il serait utile que lesdites données soient envoyées à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales annuellement, jusqu'au 1er août, les données présentées à l'appareil devant couvrir une période d'un an (du 1er avril au 1er avril).

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session le projet de décision suivant au point 6 de l'ordre du jour :

"1. Approuver le projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube.

2. A partir de 1959, recueillir auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales les données sur la base dudit schéma et les présenter sous forme d'information aux sessions ordinaires de la Commission du Danube.

3. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'envoyer leurs données d'après le schéma jusqu'au 1er août de chaque année, les données présentées à l'appareil devant couvrir une période d'un an (du 1er avril au 1er avril).

4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de schéma du rassemblement des données sur l'entretien du chenal du Danube."

## RAPPORT

### du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique

Le groupe de travail formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédure et à la décision de la XVIII<sup>e</sup> session, adoptée en séance plénière, le 21 janvier 1960, a tenu ses réunions les 21, 26 et 27 janvier 1960.

Ont pris part aux réunions du groupe de travail :

|                                           |                                                                 |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne                   | — M. Fröhlich<br>M. Schlaffer                                   |
| Délégation bulgare                        | — M. Doïnov<br>M. Kojouharov<br>M. Trifonov                     |
| Délégation hongroise                      | — M. Petényi<br>M. Vid<br>M. Jakus<br>M. Ferdinánd<br>M. Fekete |
| Délégation roumaine                       | — M. Savu<br>M. Nae                                             |
| Délégation soviétique                     | — M. Kapikraïan<br>M. Tcherniaïev<br>M. Laboutov                |
| Délégation tchécoslovaque                 | — M. Zervan<br>M. Hlava<br>M. Solčanský                         |
| Délégation yougoslave                     | — M. Brukner<br>M. Petrović<br>Mme Soć                          |
| Administration Fluviale des Portes de Fer | — M. Stoian<br>M. Danon                                         |

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecky, Makeiev, Ivlev, Minár, Kinov, Petrescu, Tóry, Rapajić, Jović et Kincel.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Paunović, membre de la délégation yougoslave.

Le groupe de travail a examiné le point 7 de l'ordre du jour "Projets d'Attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube" et le point 5 "Projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube".

*Au point 7 de l'ordre du jour* ont été présentés à l'examen du groupe de travail les projets des attestations de bord pour les bâtiments à propulsion, les bâtiments sans moyens de propulsion et les bâtiments de la catégorie "petites embarcations", élaborés par l'appareil de la Commission et concertés par les experts des Etats danubiens à la réunion de septembre 1959.

Le groupe de travail, tenant compte des modifications et des compléments présentés oralement et par écrit par les délégations au sujet des projets examinés, a jugé prématuré de présenter à la séance plénière de la XVIII<sup>e</sup> session les projets des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube, et a recommandé à l'appareil de la Commission de rassembler jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1960, les observations, les amendements et les propositions complémentaires aux projets d'attestations de bord susmentionnés.

A ce sujet le groupe de travail a recommandé à l'appareil de la Commission de convoquer, dans le courant de l'année, une réunion d'experts des Etats danubiens qui examinerait les projets des documents de bord unifiés compte tenu des modifications et compléments qui auront été reçus, et de présenter ensuite ces attestations à l'approbation de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

Comme suite à ce qui précède, le groupe de travail présente à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube le projet de décision suivant au point 7 de l'ordre du jour :

"1. Remettre à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube l'approbation des projets des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube.

2. Charger l'appareil de la Commission du Danube de remanier les projets des attestations de bord unifiées en tenant compte des modifications et des compléments reçus.

3. Prévoir dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen des projets des attestations de bord unifiées.

4. Recommander aux Etats danubiens d'envoyer à l'appareil de la Commission, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1960, leurs observations, amendements et propositions aux projets des attestations de bord.

5. Adopter le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube."

*Au point 5 de l'ordre du jour* le groupe de travail a examiné le projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube\* élaboré par l'appareil de la Commission et concerté par les experts des Etats danubiens à la réunion de septembre 1959.

Au cours de l'examen dudit projet, le groupe de travail a décidé de discuter en premier lieu des questions de principe concernant la catégorie, la forme et la couleur des signaux ainsi que la couleur des feux. Le groupe de travail a examiné en même temps les explications et l'exposé des motifs annexés au projet.

Au cours de la discussion du projet, le groupe de travail a jugé opportun d'y apporter les modifications suivantes :

*Généralités* — Modifier le titre la partie II comme suit : "Signaux côtiers balisant les traversées, la position du chenal par rapport aux rives, les points saillants de la rive et les points dangereux."

*Partie I* — Ajouter dans le premier alinéa, après les mots "obstacles nautiques" les termes "ainsi que les dangers pénétrant dans le lit".

Ajouter après le cinquième alinéa un nouvel alinéa rédigé comme suit : "Ces voyants peuvent être de construction quelconque, notamment compacte ou ajourée".

*Au point A* de la planche I, rédiger les sous-titres qui se rapportent aux fig. 1 et 2 comme suit : "Balises (bouées) lumineuse et simple, jalon et espar droits", "Balises (bouées) lumineuse et simple, jalon et espar gauches".

En outre, biffer dans les textes de la description de ces signaux le mot "exactement".

*Au point B* de la planche I, rédiger le sous-titre qui se rapporte à la fig. 3 comme suit : "Balises (bouées) lumineuse et simple, jalon et espar de bifurcation". Libeller le point 3 de la description de ce signal comme suit : "Couleur du signal: voyant sphérique et flotteur barrés de raies rouges et noires".

Rédiger le point 5 de cette description comme suit :

"5. Jalons et espars de bifurcation de construction quelconque, avec un voyant sphérique. Le jalon et l'espar sont barrés de raies horizontales rouges et noires (deux de chaque couleur), leurs voyants sont rouges, barrés au milieu d'une raie horizontale noire. Les jalons flottants et les espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) de bifurcation".

*Au point C* de la planche I, rédiger le sous-titre qui se rapporte à la fig. 4 comme suit : "Balises (bouées) lumineuse et simple et espar indiquant l'axe du chenal."

En outre, biffer au point I les mots "et signifie : suivez de signal à signal".

*Partie II* — Corriger le titre de cette partie conformément à la rédaction indiquée dans les "Généralités".

Rédiger le premier alinéa de cette partie comme suit : "Le Système uniforme du balisage des chenaux navigables du Danube prévoit des signaux côtiers pour indiquer les traversées, la position de l'axe du chenal par rapport aux rives, les points saillants de la rive et les dangers pénétrant dans le lit".

\* Le projet est classé dans les archives de la Commission du Danube.

Rédiger l'alinéa 3 de cette partie comme suit : "Les feux côtiers (phares) d'hivernage et d'accès dans les bassins portuaires portent des panneaux rectangulaires et des feux fixes, verts.

Indiquer à la page 12 du texte français du projet que les signaux côtiers balisant les points dangereux portent les panneaux suivants : "Sur la rive droite : panneau triangulaire placé la pointe tournée vers le bas ; sur la rive gauche : panneau triangulaire placé la pointe tournée vers le haut."

A la page 12 du texte français indiquer les dimensions des panneaux des signaux côtiers balisant les points dangereux, comme suit : "Hauteur des panneaux triangulaires sur les signaux côtiers balisant les points dangereux : 0,8 m".

Ajouter à la fin de la partie générale, à la page 13 du texte français, le texte suivant : "Dans des cas exceptionnels les perches des jalons d'alignement peuvent être noires".

Rédiger le point 3 de la description du feu côtier (phare) de la rive droite comme suit : "Couleur du signal : poteau blanc, panneau carré rouge bordé de deux étroites bandes blanches, horizontales."

Rédiger le point 3 de la description du feu côtier (phare) de la rive gauche (planche II, fig. 6) comme suit :

"3. Couleur du signal : poteau blanc, la partie supérieure du panneau losangique est peinte en noir et la partie inférieure, en blanc."

Remplacer la fin de la première phrase du point 1 à la planche II, fig. 7 et 8, par les mots "d'une rive à l'autre".

Remplacer au point 1 de la description des jalons d'alignement des rives droite et gauche (planche II, fig. 9 et 10) le mot "exactement" par "d'une manière plus précise".

Rédiger les points 2, 3 et 4 du texte de la description du feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire (planche II, fig. 12) comme suit :

"2. *Forme du signal* : Poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau carré vert, barré au milieu d'un trait blanc vertical est installé sous la plate-forme du fanal. Le signal est installé sur le mur frontal par rapport au courant, sur un fondement supplémentaire portant le nom du bassin ou de l'hivernage. Cette inscription est éclairée par un feu blanc dirigé.

3. *Couleur du signal* : Signal et partie frontale du fondement blancs, inscriptions en noir.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : Feu vert, fixe,"

Ajouter dans le texte de la description du signal côtier balisant les points dangereux (planche II, fig. 13) avant le point 1, une introduction rédigée comme suit : "Les points dangereux et les côtés du chenal seront balisés par les signaux flottants (balise-bouée, espar et jalon) prévus dans la partie I. Toutefois, si, dans certains cas, il est plus opportun d'établir des signaux côtiers, le balisage employé est le suivant : "

Rédiger le point 2 de cette description comme suit : "Forme et couleur du signal : poteau blanc portant au sommet les panneaux suivants :

- a) sur la rive droite : un panneau triangulaire placé la pointe tournée vers le bas ;
- b) sur la rive gauche : un panneau triangulaire placé la pointe tournée vers le haut.

Les panneaux sont blancs sur les deux rives ; ceux de la rive droite sont bordés de rouge, et ceux de la rive gauche, de noir ; les bandes peuvent être recouvertes d'une matière réfléchissante rouge respectivement verte.

*Partie III* — Rédiger l'avant-dernier alinéa de la page 19 (texte français) comme suit : "Au cas où toute la largeur de la passe navigable d'un pont fixe n'est pas disponible pour le passage des bâtiments, les limites de la partie navigable en dehors desquelles il est défendu de naviguer sont signalées par deux panneaux losangiques peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) installés sur l'armature du pont avec la partie blanche tournée vers la passe navigable. De nuit, les panneaux doivent être éclairés.

La recommandation aux bâtiments de se tenir dans les limites de la partie navigable du pont est signalée par deux panneaux losangiques peints en vert et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) la partie verte tournée vers la passe navigable du pont. De nuit, les panneaux sont remplacés par des feux verts, fixes. La sécurité du passage par les passes de pont non signalées à cette fin n'est pas garantie."

Rédiger le dernier alinéa de la page 19 comme suit : "Les piles des passes navigables peuvent être éclairées de l'intérieur, l'éclairage devant être conçu de manière à éviter l'éblouissement."

Indiquer parmi les signaux de nuit le signal figurant à la planche III, dans la partie "Passage interdit" (feu rouge, fixe).

Rédiger le point 3 du texte descriptif des signaux marquant les passes navigables des ponts (planche III, fig. 15) comme suit : "L'interdiction temporaire du passage sous la partie mobile du pont est signalée de nuit par un feu rouge, fixe, et de jour, par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'un trait blanc horizontal."

Rédiger le point 4 de la même description comme suit : "L'interdiction prolongée du passage sous la partie mobile du pont sera signalée de nuit par deux feux rouges, fixes, superposés, et de jour, par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, superposés."

Rédiger les points 2 et 3 des signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses (planche III, fig. 16) comme suit :

"2. L'autorisation d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux verts, fixes, juxtaposés : "Entrée autorisée".

"3. Au cas où l'entrée dans l'écluse sera incessamment autorisée, ceci est signalé par un feu rouge et un feu vert, fixes, juxtaposés : "Préparez-vous à vous mettre en marche".

Biffer au point 4 de ladite description les mots "ou de sortir".

Ajouter un nouveau point 6, rédigé comme suit :

"6. L'autorisation de sortir d'une écluse est signalée par un feu vert, fixe, et l'interdiction, par un feu rouge fixe."

*Partie IV* — Rédiger le point 1 de la description du signal "Obligation d'émettre un signal sonore" (planche IV, fig. 20) comme suit :

"1. *Dénomination et but du signal.* Le signal "Obligation d'émettre un signal sonore" est placé aux abords des sections où il est prescrit aux bâtiments d'émettre un signal sonore".

Ajouter au point 1 de la description du signal "Obligation d'observer une vigilance particulière" (planche IV, fig. 21), après le mot "particulière", le mot "comme".

Au point 2 de la description du signal "Tirant d'air limité" (planche IV, fig. 28), ajouter après les mots "de l'ouvrage rapporté", les termes "au niveau correspondant au O".

En conclusion, à l'exception de la caractéristique des feux, le groupe de travail a adopté dans son ensemble (Généralités, Parties I—IV) le projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, compte tenu des observations et des compléments.

En ce qui concerne la détermination de la caractéristique des feux, le groupe de travail a jugé qu'il serait utile d'effectuer une étude complémentaire de cette question et de l'examiner à la réunion des experts des Etats danubiens. Cette réunion aura en outre à rédiger le texte des parties générales et à étudier le problème de l'emploi des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage.

Les propositions de l'appareil de la Commission sur ce problème doivent être présentées à l'examen de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session le projet de décision suivant au point 5 de l'ordre du jour :

"1. Adopter les modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, compte tenu de tous les amendements et compléments adoptés par le groupe de travail. La caractéristique des feux à appliquer dans ce Système, la rédaction des textes des parties générales et les propositions au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage, ainsi que le texte rédigé de ces recommandations dans son ensemble sont à présenter à l'examen de la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube après avoir été débattus en réunion de groupe d'experts.

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de réaliser la modification du balisage des voies navigables sur le Danube en deux étapes devant prendre fin aux termes suivants :

a) première étape : 1<sup>er</sup> avril 1965

b) deuxième étape : 1<sup>er</sup> avril 1968

3. Prévoir en 1960 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen des questions nautiques.

4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du Projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube."

## RAPPORT

### du groupe de travail pour les questions d'organisation

Le groupe de travail formé conformément à l'art. 14 des Règles de procédure et à la décision de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 21 janvier 1960, a tenu ses réunions le 28 janvier 1960.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

|                                           |                                                            |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne                   | — M. Pleinert<br>M. Clausen<br>M. Müllner                  |
| Délégation bulgare                        | — M. Kojouharov<br>M. Pavlov<br>M. Trifonov                |
| Délégation hongroise                      | — M. Petényi<br>M. Fekete<br>M. Kocsis                     |
| Délégation roumaine                       | — M. Rusu<br>M. Nae<br>M. Jancovići                        |
| Délégation soviétique                     | — M. Keiline<br>M. Markov<br>M. Laboutov                   |
| Délégation tchécoslovaque                 | — M. Zervan<br>Mme Štembergová<br>M. Hlava<br>M. Solčancký |
| Délégation yougoslave                     | — M. Paunović<br>M. Petrović<br>M. Brukner<br>Mme Soć      |
| Administration Fluviale des Portes de Fer | — M. Danon                                                 |

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Makeïev, Manescu, Petrescu, Miclau et Ivlev ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Hlava, membre de la délégation de la République Tchécoslovaque.

Le groupe de travail a examiné le point 10 de l'ordre du jour "Questions d'organisation", comprenant les points suivants :

1. Nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
2. Traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.
3. Modifications et compléments aux Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services et au Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
4. Modification du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

*Au point 1*, "Projet de nouveau tableau du personnel de l'appareil de la Commission", le groupe de travail a jugé utile de modifier l'ordre de présentation des sections des Services de la Commission, réservant la troisième place à la Section hydrométéorologique et la quatrième à la Section de planification et de statistique, vu la liaison des fonctions entre les sections des Services.

Le groupe de travail a estimé que le nouveau tableau du personnel pourrait être soumis à l'approbation de la XVIII<sup>e</sup> session.

*Au point 2*, "Traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube", le groupe de travail a accepté le projet des traitements des fonctionnaires de la Commission établis en forints, avec des chiffres arrondis, sous réserve de son approbation par le groupe de travail pour les questions financières.

*Au point 3*, "Modifications et compléments aux Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services et au Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services", le groupe de travail a examiné chapitre par chapitre le projet de modifications présenté, et a jugé opportun d'y apporter les compléments et modifications suivants :

1. Rédiger le titre du document comme suit : "Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement".

2. Au chapitre I :

Ajouter au point 2 l'alinéa suivant, conforme à l'art. 9 des Règles de procédure :

"Si le Président se trouve temporairement dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions pour des raisons de santé, par nécessité de s'absenter ou pour toute autre cause, il est remplacé par le Vice-Président".

En outre, ajouter entre parenthèses une référence à l'art. 8 des Règles de procédure de la Commission du Danube.

Ajouter au point 6, après les mots "par la Commission du Danube", les mots "pour un terme de 6 ans", conformément à l'art. 39 des Règles de procédure de la Commission du Danube.

Libeller la deuxième partie de cette phrase comme suit : "Tous les autres fonctionnaires du Secrétariat et des Services sont nommés par le Président et le Secrétaire sur consultation du Directeur."

Au point 10 remplacer les mots "Les règlements spéciaux" par "Le règlement spécial".

### 3. Au chapitre II :

Ajouter au point 2/g la phrase suivante : "Envoie, à la demande d'un représentant, la copie du document demandé".

4. Au point 2/e de la Comptabilité, remplacer dans le texte russe le mot "выполнение" par "составление".

### 5. Au chapitre III :

Rédiger le préambule de ce chapitre comme suit :

"Les Services comprennent quatre sections :

A) Section technique

B) Section de navigation

C) Section hydrométéorologique

D) Section de planification et de statistique"

et modifier en conséquence l'ordre des sections dans le chapitre III.

Aux points 2/a et 2/d de la Section technique, 2/a de la Section de navigation et 2/c de la Section de planification et de statistique, dans l'énumération des sections, ajouter la Section hydrométéorologique.

Ajouter aux tâches de la Section de planification et de statistique un nouveau point g) libellé comme suit : "Étudier et élaborer les questions d'ordre économique ayant trait au Danube", et modifier en conséquence les lettres du point 2 de cette partie.

Au point 4, "Modification du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube", le groupe de travail a jugé qu'il serait nécessaire de transmettre ce projet de Règlement à l'examen du groupe d'experts pour les questions juridiques et financières qui devra préparer le texte définitif du projet du Règlement pour la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

En conclusion de ses débats le groupe de travail recommande à la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube le projet de décision suivant sur les questions d'organisation :

1. Approuver le nouveau tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (CD/SES 18/3).

2. Approuver les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement avec les modifications et les compléments indiqués dans le rapport du groupe de travail.

Considérer comme n'étant plus valables les Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube adoptées par la IX<sup>e</sup> session, le 14 décembre 1953, et le Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube adopté par la X<sup>e</sup> session, le 15 juin 1954.

3. Transmettre à l'examen du groupe d'experts pour les questions juridiques et financières le projet du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube. Charger ce groupe d'experts de préparer le texte définitif du projet de Règlement en vue de son examen à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.

Prier les Etats membres de la Commission d'envoyer jusqu'au 31 mars 1960 leurs observations et leurs propositions au projet de Règlement élaboré par le Secrétariat.

4. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions d'organisation."

## RAPPORT

### du groupe de travail pour le projet du budget de la Commission du Danube pour 1960

Le groupe de travail pour les questions financières, formé conformément aux articles 49 et 50 des Règles de procédure, a tenu ses réunions le 29 janvier 1960.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne

— M. Pleinert  
M. Fröhlich  
M. Schlaffer

Délégation bulgare

— M. Kojouharov  
M. Trifonov

Délégation hongroise

— M. Némethy

Délégation roumaine

— M. Rusu  
M. Nae  
M. Jancoviçi

Délégation soviétique

— M. Kapikraïan  
M. Keiline  
M. Laboutov

Délégation tchécoslovaque

— M. Zervan  
M. Hlava

Délégation yougoslave

— M. Paunović  
M. Petrović  
M. Brukner

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de la Commission, MM. Halatcheff, Malovecky, Makeïev, Miçlau, Ribner.

La réunion du groupe de travail s'est déroulée sous la présidence de M. Némethy, membre de la délégation de la République Populaire Hongroise.

Le groupe de travail a discuté le projet du budget de la Commission pour 1960 et écouté les explications données par le Directeur de l'appareil

et le chef-comptable sur le bien-fondé des recettes et des dépenses projetées par article au projet du budget. Le groupe de travail a examiné en outre les chiffres arrondis des traitements mensuels des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel de la Commission du Danube, établis en forints.

Le groupe de travail constate que le projet du budget a été établi en conformité des tâches de la Commission pour 1960.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

“Après avoir écouté et discuté le projet du budget de la Commission présenté pour 1960 ainsi que le rapport du groupe de travail, la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1960 dans la somme de 4,445.000 forints pour son chapitre des recettes et 4,445.000 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 18/2—1.

2. Fixer, conformément à l'art. 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités pour 1960 des Etats membres de la Commission du Danube, établies afin de couvrir les dépenses, dans le montant de 614.000 forints par Etat.

3. A partir du 1<sup>er</sup> février 1960, verser aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube les traitements établis en forints avec des chiffres arrondis, conformément à l'Annexe 1 du budget de la Commission du Danube pour 1960 (doc. CD/SES 18/2—1).

4. Inclure dans le budget de la Commission du Danube pour 1960 le solde transitoire du bilan au 1<sup>er</sup> janvier 1960, qui s'élève à 118.000 forints, et les autres versements prévus dans le montant de 29.000 forints.

5. Approuver le rapport du groupe de travail sur le budget de la Commission du Danube pour 1960.”

# **A N N E X E S**

## **III**

# BUDGET de la Commission du Danube pour 1960

| RECETTES |                                                     |           | en forints |                                       | DÉPENSES  |  |
|----------|-----------------------------------------------------|-----------|------------|---------------------------------------|-----------|--|
| 1        | Versements des Etats danubiens<br>614 000 × 7 ..... | 4 298 000 | 1          | Traitements .....                     | 2 300 000 |  |
| 2        | Autres revenus .....                                | 29 000    | 2          | Charges sociales .....                | 29 000    |  |
| 3        | Solde prévu .....                                   | 118 000   | 3          | Frais d'administration .....          | 685 000   |  |
|          |                                                     |           | 4          | Missions et déplacements .....        | 455 000   |  |
|          |                                                     |           | 5          | Publications de la Commission .....   | 500 000   |  |
|          |                                                     |           | 6          | Déroulement et service des sessions   | 80 000    |  |
|          |                                                     |           | 7          | Acquisition de livres .....           | 15 000    |  |
|          |                                                     |           | 8          | Acquisition d'objets d'inventaire ... | 253 000   |  |
|          |                                                     |           | 9          | Acquisition de vêtements de travail   | 10 000    |  |
|          |                                                     |           | 10         | Service médical .....                 | 98 000    |  |
|          |                                                     |           | 11         | Frais de représentation .....         | 14 000    |  |
|          |                                                     |           | 12         | Fonds culturels .....                 | 6 000     |  |
|          | Total .....                                         | 4 445 000 |            | Total ...                             | 4 445 000 |  |

**Traitements mensuels établis en forints, avec des chiffres arrondis,  
des fonctionnaires de la Commission du Danube inscrits au tableau du personnel**

| No<br>d'ordre | Fonctions                           | Traitements aux<br>chiffres arrondis |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1.            | Directeur .....                     | 7350                                 |
| 2.            | Directeur-adjoint .....             | 6750                                 |
| 3.            | Chef de section .....               | 5900                                 |
| 4.            | Ingénieur en chef .....             | 5300                                 |
| 5.            | Juriste en chef .....               | 5300                                 |
| 6.            | Economiste en chef .....            | 5300                                 |
| 7.            | Ingénieur .....                     | 5000                                 |
| 8.            | Interprète en chef .....            | 5000                                 |
| 9.            | Interprète .....                    | 4400                                 |
| 10.           | Technicien .....                    | 4100                                 |
| 11.           | Statisticien .....                  | 4100                                 |
| 12.           | Caissier-comptable .....            | 4100                                 |
| 13.           | Correcteur-sténodactylographe ..... | 3550                                 |
| 14.           | Archiviste-bibliothécaire .....     | 3550                                 |
| 15.           | Intendant de l'immeuble .....       | 3550                                 |
| 16.           | Sténodactylographe .....            | 3250                                 |

**TABEAU DU PERSONNEL  
DU SECRETARIAT ET DES SERVICES DE LA COMMISSION  
DU DANUBE**

|                                             |   |
|---------------------------------------------|---|
| Directeur.....                              | 1 |
| Directeur-adjoint pour le Secrétariat ..... | 1 |
| Directeur-adjoint pour les Services.....    | 1 |

**I. SECRÉTARIAT**

**Section de correspondance, d'édition et des archives**

|                                                          |       |
|----------------------------------------------------------|-------|
| 1. Chef de section .....                                 | 1     |
| 2. Juriste en chef .....                                 | 1     |
| 3. Interprète en chef .....                              | 1     |
| 4. Interprète .....                                      | 1     |
| 5. Archiviste-bibliothécaire .....                       | 1     |
| 6. Correcteur-sténodactylographe, langue russe .....     | 1     |
| 7. Correcteur-sténodactylographe, langue française ..... | 1     |
| 8. Sténo-dactylographe, langue russe .....               | 1     |
| 9. Sténo-dactylographe, langue française.....            | 1     |
|                                                          | <hr/> |
|                                                          | 9     |

**Section administrative et d'intendance**

|                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| 1. Chef de section .....         | 1     |
| 2. Intendant de l'immeuble ..... | 1     |
|                                  | <hr/> |
|                                  | 2     |

**Comptabilité**

|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| 1. Chef-comptable .....     | 1     |
| 2. Caissier-comptable ..... | 1     |
|                             | <hr/> |
|                             | 2     |

**II. SERVICES**

**Section technique**

|                                           |       |
|-------------------------------------------|-------|
| 1. Chef de section .....                  | 1     |
| 2. Ingénieur hydrotechnique en chef ..... | 1     |
| 3. Ingénieur hydrotechnique .....         | 1     |
| 4. Technicien .....                       | 1     |
|                                           | <hr/> |
|                                           | 4     |

### Section de navigation

|                                                          |       |
|----------------------------------------------------------|-------|
| 1. Chef de section .....                                 | 1     |
| 2. Ingénieur en chef pour le service de navigation ..... | 1     |
| 3. Ingénieur cartographe.....                            | 1     |
|                                                          | <hr/> |
|                                                          | 3     |

### Section hydrométéorologique

|                                                |       |
|------------------------------------------------|-------|
| 1. Chef de section .....                       | 1     |
| 2. Ingénieur hydrométéorologique en chef ..... | 1     |
| 3. Technicien .....                            | 1     |
|                                                | <hr/> |
|                                                | 3     |

### Section de planification et de statistique

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| 1. Chef de section .....   | 1     |
| 2. Economiste en chef..... | 1     |
| 3. Statisticien.....       | 1     |
|                            | <hr/> |
|                            | 3     |

**Total: 29 personnes**

## INFORMATION

sur la documentation recueillie en 1958—1959 par l'appareil de la Commission du Danube auprès des Etats danubiens au sujet de la position des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube

### INTRODUCTION

Les représentants ayant participé à la XIV<sup>e</sup> session de la Commission du Danube ont présenté des informations sur l'application des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

Sur la base de ces informations la XIV<sup>e</sup> session a constaté qu'un travail considérable avait été effectué dans le domaine de la coordination des méthodes appliquées pour les observations hydrométéorologiques et l'analyse des données d'observation sur le Danube ; en même temps, elle a noté l'importance de la poursuite du développement de la coordination des services hydrométéorologiques et du perfectionnement des observations hydrométéorologiques.

La XIV<sup>e</sup> session de la Commission chargea l'appareil d'étudier les informations des représentants et d'établir sur leur base des propositions concrètes, visant la poursuite du développement de la coordination des services hydrométéorologiques et le perfectionnement des observations hydrométéorologiques sur le Danube.

Exécutant cette tâche, l'appareil élaborait le projet des propositions en question, qu'approuva la XV<sup>e</sup> session. Les propositions établies par l'appareil concernaient la poursuite de la coordination des questions suivantes :

1. organisation des observations hydrométéorologiques ;
2. analyse des données d'observation ;
3. services d'information et de prévision.

Pour réaliser ces propositions, l'appareil de la Commission a estimé utile d'entreprendre en premier lieu l'élaboration des questions concernant l'organisation des observations hydrométéorologiques sur le Danube.

A cet effet, l'appareil de la Commission s'est adressé à tous les Etats danubiens pour leur demander de lui faire parvenir des données sur la position des principaux postes et stations hydrométéorologiques dans le bassin du Danube ainsi que sur le programme détaillé des observations qui y sont effectuées. L'appareil de la Commission a reçu ces données de la part de tous les Etats danubiens et sur leur base a constaté ce qui suit :

## I. REPARTITION DES STATIONS METEOROLOGIQUES SUR LE TERRITOIRE DES ETATS DANUBIENS

1. *Sur le secteur allemand du bassin du Danube* il y a 836 postes hydro-météorologiques qui mesurent les précipitations (pluies et neige). 34 postes sont des stations du service météorologique qui observent en outre :

- la température de l'air
- la pression de l'air
- l'humidité relative de l'air
- la force et la direction du vent
- la nébulosité et la visibilité

Les données suivantes sont communiquées à l'appareil de la Commission du Danube :

*les précipitations journalières* de six stations du service météorologique : Regensburg (Ratisbonne), Passau, Obersdorf, Zugspitze, Wendlstein et Gr. Falkenstein ; trois de ces six stations sont situées dans les Alpes, de 800 à 3000 m d'altitude ;

*les températures de l'air et de l'eau* de deux stations : Regensburg (Ratisbonne) et Kachlet.

Les précipitations journalières (en 24 heures) sont relevées chaque jour à 7 heures du matin, heure de l'Europe centrale.

2. *Sur le secteur autrichien du bassin du Danube* il y a 839 stations mesurant les précipitations. Parmi celles-ci 189 sont situées dans le bassin de l'Inn, 393 immédiatement dans le bassin du Danube, 105 dans le bassin de la Drava et 152 dans les bassins du Mur, du Raab et du Rabnitz.

Les précipitations sont mesurées journellement à 7 h (heure d'Europe centrale). La plupart des stations relèvent aussi, la température de l'air et l'épaisseur de la couche de neige.

Les stations sont situées dans les zones d'altitude suivantes :

- dans le bassin de l'Inn, de 300 à 1950 m
- dans le bassin du Danube, de 120 à 1860 m
- dans le bassin de la Drava, de 420 à 2300 m

La hauteur absolue des stations est rapportée au niveau de la Mer Adriatique.

Actuellement, il n'y a pas encore de courbes hypsométriques indiquant la répartition des surfaces d'après les zones d'altitude, car elles ne sont qu'en voie d'élaboration. Il en est de même pour les courbes hypsométriques des zones de haute altitude des Alpes et des glaciers.

3. *Sur le territoire Tchécoslovaque du bassin du Danube, en Slovaquie*, il y a 14 stations synoptiques situées de 110 à 2020 m d'altitude. Il existe en outre 99 stations climatiques situées de 100 à 1330 m d'altitude et 562 stations pluviométriques. Ces dernières sont situées de 100 à 1800 m d'altitude.

4. *Sur le territoire du bassin hongrois du Danube* il y a 38 stations synoptiques situées de 80 à 990 m d'altitude, qui observent :

- la température de l'air,

- la pression de l'air,
- les précipitations,
- l'humidité de l'air,
- la vitesse et la direction du vent,
- l'évaporation,
- la durée de l'insolation,
- la visibilité,
- l'épaisseur de la couche de neige.

Les observations y sont effectuées à chaque heure pendant le jour et trois fois pendant la nuit.

Il n'y a pas de station spéciale pour mesurer l'épaisseur de la couche de neige. Ces données sont relevées aux stations pluviométriques.

Il y a en tout 820 stations pluviométriques situées de 80 à 760 m d'altitude. L'altitude des stations est rapportée au niveau de la Mer Adriatique. Les observations y sont effectuées journallement à 6 h (Greenwich).

Il y a aussi 89 stations climatiques. Les stations de I<sup>er</sup> ordre observent les mêmes éléments que les stations synoptiques. Les stations de II<sup>e</sup> ordre n'observent pas la pression de l'air, la durée de l'insolation et l'évaporation.

Les stations climatiques sont situées à altitudes de 79 à 860 m. Il n'y a pas de courbes hypsométriques répartissant les surfaces du bassin d'après les zones d'altitude.

5. *Dans le bassin yougoslave du Danube* il y a 234 stations météorologiques qui se divisent en

- 64 stations de I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> ordre et
- 170 stations de III<sup>e</sup> ordre.

Les stations de II<sup>e</sup> ordre observent :

- la vitesse et la direction du vent,
- la pression et l'humidité de l'air,
- la température de l'air,
- les températures minima et maxima,
- la durée de l'insolation et les précipitations.

Les stations de I<sup>er</sup> ordre possèdent, outre les installations dont sont pourvues celles de II<sup>e</sup> ordre, des appareils automatiques qui enregistrent toutes les observations relevées.

Les stations de III<sup>e</sup> ordre sont pourvues de thermomètres ordinaires et de thermomètres enregistrant les valeurs maxima et minima de la température de l'air, de pluviomètres et de girouettes.

Les stations de I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> ordre sont situées à des altitudes de 39 à 2515 m et celles de III<sup>e</sup> ordre de 77 à 1700 m.

En outre, il y a 1190 stations qui observent les précipitations. Parmi, celles-ci 99 sont situées immédiatement dans le bassin du Danube. Les précipitations sont mesurées journallement, à 7 h, en millimètres.

Ces stations sont situées à altitudes de 40 à 1810 m. L'altitude est rapportée au niveau de la Mer Adriatique.

6. *Sur le territoire roumain du bassin du Danube* il y a 48 stations météorologiques de II<sup>e</sup> ordre. Ces stations observent :

- l'humidité et la pression de l'air,
- la température de l'air,
- la vitesse et la direction du vent,
- les précipitations.

Pour mesurer les précipitations il y a 76 stations dont 17 situées dans le bassin du Danube. Les relevés sont effectués à 8 h (heure moyenne orientale).

7. *Sur le territoire bulgare du bassin du Danube* il y a 19 stations synoptiques principales et 8 stations auxiliaires.

En outre, il y a 53 stations météorologiques de II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> ordre. Les stations sont situées à altitudes de 16 à 2390 m, rapportées au niveau de la Mer Noire.

Les stations hydrométéorologiques observent :

- la vitesse et la direction du vent,
- la nébulosité,
- la température de l'air,
- la pression de l'air,
- les températures minima et maxima,
- l'humidité de l'air,
- la durée de l'insolation.

8. *Sur le territoire soviétique du bassin du Danube* il y a 21 stations météorologiques de II<sup>e</sup> ordre et une station hydrométéorologique maritime également de II<sup>e</sup> ordre. Toutes ces stations sont synoptiques et situées à une altitude de 500 m, rapportée au niveau de la Mer Noire. Il y a aussi 5 stations climatiques de III<sup>e</sup> ordre. Toutes les stations synoptiques et climatiques observent :

- la température de l'air,
- le vent,
- la pression de l'air,
- l'humidité de l'air,
- les phénomènes atmosphériques,
- la nébulosité,
- la visibilité,
- les précipitations liquides,
- la couche de neige.

Il y a 50 postes météorologiques de III<sup>e</sup> ordre qui observent les précipitations et les phénomènes atmosphériques.

Les observations aux postes météorologiques sont effectuées à 8 h et à 20 h (heure locale).

## II. POSITION DES STATIONS HYDROMETRIQUES SUR LE DANUBE ET SES PRINCIPAUX AFFLUENTS

1. Sur le Haut-Danube, du port de Regensburg au port de Devín, sur un parcours de 500 km, il y a 309 stations hydrométriques qui observent les variations du niveau d'eau. Aux stations hydrométriques pourvues de limnigraphes, les niveaux d'eau sont enregistrés journallement à 7 h. Les stations hydrométriques à échelles enregistrent les niveaux d'eau à 7 h ou à 8 h.

Certaines stations hydrométriques situées dans un profil stable mesurent les débits d'eau et la température de l'eau, d'autres établissent les prévisions des hauts niveaux et observent les glaces.

Dans les bassins des principaux affluents du Haut-Danube, il y a

— dans le bassin de l'Inn — 135 stations hydrométriques,

— dans le bassin de la Morava (March) — 77 stations hydrométriques.

Ces stations enregistrent les niveaux d'eau journallement, à 7 h ou à 8 h. Certaines stations hydrométriques mesurent aussi les débits d'eau et la température de l'eau. La plupart d'entre elles sont munies de limnigraphes.

2. Sur le Danube Moyen, du port de Devín jusqu'à la sortie des Portes de Fer, sur un parcours de 940 km il y a 58 stations hydrométriques qui relèvent la hauteur des niveaux d'eau journallement, à 7 h. Certaines stations hydrométriques mesurent les débits et la température de l'eau. Pendant l'hiver, quelques stations hydrométriques donnent des informations au sujet des glaces.

Les bassins des principaux affluents du Danube Moyen comptent les nombres suivants de stations hydrométriques :

|                                            |     |
|--------------------------------------------|-----|
| — dans le bassin de la Drava .....         | 198 |
| — dans le bassin de la Sava .....          | 331 |
| — dans le bassin de la Tisza .....         | 184 |
| — dans le bassin de la Velika Morava ..... | 71  |

Certaines de ces stations mesurent le débit d'eau et la température de l'eau.

3. Sur le Bas-Danube, de la sortie des Portes de Fer jusqu'à l'embouchure, sur un parcours de 931 km il y a 45 stations hydrométriques, qui observent la hauteur du niveau d'eau journallement, à 7 h.

Dans le bassin du Prut il y a 39 stations hydrométriques. Ici toutes les stations et les postes hydrométéorologiques observent les variations du niveau d'eau, la température de l'air, les phénomènes de glace, l'épaisseur de la glace et l'épaisseur de la neige sur la glace. Les débits d'eau sont mesurés aux stations hydrométéorologiques de I<sup>er</sup> et de II<sup>e</sup> ordre, aux stations d'observation de l'écoulement, et aux postes hydrométéorologiques de I<sup>er</sup> ordre.

L'analyse de la documentation recueillie auprès des Etats danubiens indique l'absence de courbes hypsométriques divisant le bassin en zones d'altitude ainsi que l'absence, par région du bassin, des coordonnées géographiques des stations et des postes hydrométéorologiques. C'est pourquoi l'appareil de la Commission du Danube ne voit pas l'opportunité d'établir

d'ores et déjà des conclusions concrètes au sujet de l'utilité du développement du réseau des stations et postes hydrométéorologiques dans le bassin du Danube.

Toutefois, l'appareil pense qu'il serait justifié d'avoir en 1960 un échange de vues sur cette matière au sein d'une réunion spéciale d'experts des Etats danubiens, étant donné que jusqu'à cette époque ils pourraient être en possession d'une documentation plus détaillée au sujet du réseau des stations et postes hydrométéorologiques du bassin du Danube, notamment en ce qui concerne les courbes hypsométriques.

En même temps il faudrait avoir un échange de vues au sujet de l'élaboration d'un programme détaillé unifié concernant les observations à effectuer aux stations et postes hydrométéorologiques situés dans le bassin du Danube.

## RAPPORT

### du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1959

Le Secrétariat et les Services de l'appareil de la Commission du Danube ont déployé leur activité au cours de 1959 selon le plan de travail adopté par la XVII<sup>e</sup> session de la Commission, en janvier 1959. Conformément à ce plan, les travaux suivants ont été effectués :

#### *Point 1*

“En vue de la préparation de 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 et 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<sup>e</sup> session de la Commission.

c) Poursuivre l'étude du régime des seuils du Danube, notamment :

1. terminer l'étude et la systématisation des données sur le régime des seuils du Danube pour la période 1946—1957 ;
2. 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 ;
3. rassembler, étudier et généraliser les données sur le volume des travaux de dragage effectués par les Etats danubiens sur leur secteur du fleuve ainsi que celles reflétant les indices économiques de ces travaux ;

4. établir, sur la base des données fournies par les Etats danubiens conformément aux points précédents, le projet des fiches des seuils et, en premier lieu, ceux des seuils les plus stables."

Ce point du plan de travail dérive directement de l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube qui stipule qu'il entre dans les attributions de la Commission de dresser, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, le plan général des grands travaux dans l'intérêt de la navigation.

Les sessions précédentes avaient décidé de diviser l'exécution de cette tâche en les 3 parties suivantes :

a) établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

Comme il est connu, cette question a été résolue à la XIV<sup>e</sup> session ;

b) établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

Il appartient à la XVIII<sup>e</sup> session de résoudre cette question ;

c) établissement du plan général des grands travaux sur le Danube sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, compte tenu des conclusions auxquelles a abouti l'étude du régime des glaces et du régime des seuils du Danube.

Cette question reste encore à résoudre.

Ainsi, en 1959, l'appareil de la Commission ne s'est occupé que d'une partie de ladite tâche et en exécution du point 1 du plan de travail a accompli ce qui suit :

a) Afin de recevoir la documentation nécessaire, l'appareil de la Commission a, en mars 1959, demandé aux représentants des Etats danubiens membres de la Commission et aux Administrations fluviales spéciales de lui faire parvenir les données requises au sujet des ouvrages hydrotechniques déjà construits, en voie de construction et projetés sur leur secteur dans l'intérêt de la navigation.

Jusqu'à présent l'appareil de la Commission a reçu des réponses de la part de l'Union Soviétique et de la Hongrie.

b) Comme on le sait, la XVII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube a examiné le projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques sur le Danube. Une partie de ce projet a été adoptée et l'appareil a été chargé de convoquer en avril-mai 1959 une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen des gabarits prévus dans le projet, mais non encore adoptés par la Commission.

La réunion s'est déroulée en mai 1959. Une information détaillée à ce sujet figure au point 15 du présent Rapport.

Guidé par les observations et les propositions exprimées à ladite réunion, l'appareil a préparé le projet de Recommandations définitif qui doit être examiné à la présente session, conformément au point d) de l'ordre du jour à titre d'orientation.

c) En ce qui concerne l'étude du régime des seuils du Danube, l'appareil de la Commission a effectué ce qui suit :

1. Sur la base de la documentation reçue, l'appareil a terminé l'étude et la systématisation des données statistiques pour la période 1946—1957 caractérisant le régime des seuils sur le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina (km 1880—0).

2. L'élaboration du projet du tableau synoptique unifié pour le recueil des données caractérisant le régime des seuils du Danube et du projet des méthodes générales applicables en vue de l'obtention de ces données, compte tenu des dispositions des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydro-météorologique sur le Danube, a été achevée.

3. Au début de 1959, l'appareil de la Commission s'est adressé aux Etats danubiens et à l'Administration fluviale du Bas-Danube pour leur demander les données sur le volume des travaux de dragage exécutés sur leurs secteurs en 1957 et 1958 ainsi que les données reflétant les indices économiques de ces travaux.

En 1959, l'appareil a reçu de la part de tous les Etats danubiens (à l'exception de l'Autriche) et de l'Administration fluviale du Bas-Danube les données demandées sur la base desquelles il a établi le tableau général des données sur le volume des travaux de dragage exécutés en 1957 et 1958 sur les divers secteurs du Danube.

Les données reflétant les indices économiques de ces travaux sont actuellement à l'étude.

4. Sur la base des données fournies par les Etats danubiens, l'appareil de la Commission a élaboré le projet des fiches des seuils du parcours navigable du Danube.

Les projets visés aux points 2 et 4 ont été présentés à l'examen de la réunion d'experts tenue en septembre 1959. Au cours de la discussion a été soulignée l'utilité de l'étude approfondie de ces projets et de l'envoi par écrit à l'appareil de la Commission, jusqu'à fin octobre 1959, des considérations et observations éventuelles à leur sujet. Jusqu'à présent, l'appareil de la Commission a reçu les observations des experts de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche et de la Tchécoslovaquie.

### *Point 2*

“Participer, dans les questions liées 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, ainsi qu'aux travaux d'autres organisations internationales s'occupant des questions de la navigation intérieure.”

En 1959, l'appareil de la Commission n'a pas assisté aux réunions de la Commission du COMECON, n'y ayant pas reçu d'invitation. Quant à la participation aux travaux d'autres organisations internationales, ceci est reflété au point 27 du présent Rapport.

### *Point 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, celle des secteurs soumis à de fréquents changements d'ordre nautique."

L'appareil de la Commission a reçu conformément au schéma élaboré, la documentation caractérisant la situation actuelle du chenal et des éléments d'ordre nautique du parcours navigable du Danube du port de Devín (km 1880) au km 1433 et des ports de Moldova Veche sur la rive gauche et Vince sur la rive droite au port de Sulina.

Sur la base de cette documentation l'appareil de la Commission a dressé la Description du chenal, des dangers nautiques et des signaux de balisage du parcours navigable du Danube qui correspond aux parties déjà parues du Routier (Description nautique du Danube de Devín (km 1880) au km 1433 et de Turnu Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite à Sulina).

La première partie de la Description a été ronéotypée en russe et sera prochainement diffusée aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, la parution de la Description en français est projetée pour 1960.

L'appareil pourra faire paraître la description de Turnu Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite à Sulina après réception de la part des organismes compétents roumains de la documentation révisée de leur secteur du Danube.

Après réception des données caractérisant la position actuelle du chenal et des éléments d'ordre nautique du parcours navigable du Danube du km 1433 à Moldova Veche sur la rive gauche et Vince sur la rive droite, l'appareil pourra établir et publier la description de ce secteur en y ajoutant les données concernant les Portes de Fer qui se trouvent déjà à la disposition de l'appareil.

#### *Point 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<sup>e</sup> session. A partir de 1959, recueillir d'après ce schéma les données auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales et les présenter sous forme d'information aux sessions ordinaires de la Commission du Danube."

Au début de la période examinée l'appareil de la Commission a élaboré le projet de schéma contenant les questions au sujet des travaux hydrotechniques (entretien des ouvrages hydrotechniques déjà construits, construction de nouveaux ouvrages, dragages, etc.) exécutés au courant de l'année par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales sur leur secteur du Danube, ainsi qu'au sujet de la construction de nouveaux bassins portuaires, du balisage de la voie navigable, des travaux de nettoyage hydrographique du lit et des recherches hydrologiques.

Ce projet a été présenté à l'examen du groupe d'experts convoqué en mai 1959, qui l'a approuvé en l'amendant par quelques précisions et compléments.

L'appareil de la Commission a dressé le projet du schéma compte tenu de ces précisions et compléments et l'a diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Conformément au point f) de l'ordre du jour à titre d'orientation, il appartient à la présente session d'approuver ledit projet de schéma.

#### *Point 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 à l'édition les cartes de pilotage du secteur autrichien du Danube.”

L'appareil de la Commission n'a pas reçu de la part des Etats danubiens le matériel cartographique nécessaire à la réédition, respectivement à l'édition des cartes couvrant les secteurs de Danube prévus.

#### *Point 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).”

Au cours de l'année examinée l'appareil de la Commission a régulièrement préparé et diffusé, sous pli et par télégramme, les bulletins hydrologiques mensuels et les prévisions mensuelles des niveaux d'eau, établies par station hydrométrique principale située sur le Danube.

#### *Point 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.”

La préparation à l'édition de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1957 a été effectuée d'après le schéma contenant, en plus des données hydrométéorologiques relevées aux stations du Danube Moyen et du Bas Danube, les données hydrométéorologiques d'après les stations du Haut Danube et de ses affluents.

L'Annuaire hydrologique pour 1957, édité en 300 exemplaires, sera diffusé en janvier de l'année courante à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

L'établissement de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1958, exécuté selon le même schéma, a été achevé et sa parution est projetée pour 1960.

En outre, au cours de l'année examinée, l'appareil de la Commission a rassemblé les données caractérisant pour une longue durée les éléments hydro-météorologiques (niveaux et débits d'eau, températures de l'eau et de l'air) d'après les stations des secteurs allemand et autrichien du Danube qui, après dépouillement, seront publiées sous forme de Complément à l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube ; en cas de réédition de l'ouvrage, ces données y seront incluses.

### *Point 8*

“Poursuivre le recueil et l'étude de la documentation reçue des Etats danubiens en vue de l'élaboration de propositions visant le 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<sup>e</sup> session.”

En 1958, 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 celle sur leurs programmes d'observations. Les résultats de l'analyse de cette documentation ont été exposés dans une information de l'appareil de la Commission, diffusée aux Etats danubiens en juillet 1958.

Etant donné que, sur la base de l'analyse des documents rassemblés, il a été établi que ceux-ci ne reflètent pas entièrement la situation actuelle dans le domaine de la disposition du réseau des stations et postes hydrométéorologiques du bassin du Danube, l'appareil de la Commission a, en 1959, recueilli à ce sujet des données complémentaires qui figurent dans son information diffusée aux Etats danubiens. L'examen de cette information est prévu au point *h*) de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XVIII<sup>e</sup> session.

### *Point 9*

“Préparer le projet d'attestation de bord unifiée rassemblant autant que possible les documents de bord indiqués sous points 1, 2, 5, 8, 10 (2<sup>ème</sup> alinéa) et 11 de l'art. 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ainsi que le projet d'attestation de bord unifiée pour les bâtiments de la catégorie “petites embarcations” et les présenter à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session.”

Sur la base des documents de bord en vigueur sur le Danube, l'appareil de la Commission a élaboré les projets des attestations de bord pour les bateaux à propulsion, les bateaux sans moyens de propulsion et ceux de la catégorie “petites embarcations”. Ces projets d'attestations de bord ont été examinés à la deuxième réunion des experts des Etats danubiens tenue au début de septembre 1959, au cours de laquelle les experts ont exprimé le désir d'en exclure les détails superflus au sujet des bâtiments et de leur grément, et de les remanier.

L'appareil de la Commission a réélaboré les projets d'attestations de bord, compte tenu des opinions exprimées, et les a diffusés aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Conformément au point *g*) de l'ordre du jour à titre d'orientation, il appartient à la XVIII<sup>e</sup> session d'examiner ces projets.

### *Point 10*

“Préparer le projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et le présenter à l'examen de la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube.”

En 1958, l'appareil de la Commission a entrepris l'élaboration du projet de modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube, compte tenu du développement de la navigation danubienne et de la construction d'ouvrages d'art en perspective, ainsi que du système de signalisation unifié adopté pour les voies d'eau intérieures internationales.

Le projet de modification a été diffusé dans la première moitié de 1959 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et examiné par la deuxième réunion des experts de ces pays en septembre 1959.

Au cours de la discussion sur l'essence même du projet, les experts ont apporté nombre de modifications. L'appareil de la Commission a achevé l'établissement du projet à la fin de 1959 et, après inclusion des modifications proposées par les experts, l'a envoyé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Ce projet doit être examiné par la présente session conformément au point e) de son ordre du jour à titre d'orientation.

### *Point 11*

“Recueillir auprès des Etats danubiens la documentation caractérisant la situation actuelle dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution et présenter à ce sujet à la XVIII<sup>e</sup> session une information qui tient compte de la pollution des eaux par la navigation.”

En février 1959, l'appareil de la Commission a adressé aux représentants des Etats membres de la Commission du Danube et aux organismes compétents de l'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne des lettres pour leur demander de lui faire parvenir la documentation à ce sujet, en leur proposant de se baser dans son établissement sur les questions figurant en annexe aux lettres.

Tous les Etats ont envoyé la documentation demandée et une information générale à ce sujet sera présentée à la XVIII<sup>e</sup> session conformément au point i) de son ordre du jour à titre d'orientation.

### *Point 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.”

Sur la demande de la délégation de la République Tchécoslovaque, la XVII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube a inclus dans le plan de travail de la Commission pour 1959 le rassemblement par l'appareil de la Commission des propositions concernant la modification des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.

En mars 1959, l'appareil de la Commission a reçu de la part de la Tchécoslovaquie le projet de modification aux dites Dispositions fondamentales avec la prière de le diffuser aux Etats danubiens.

L'appareil de la Commission a envoyé ce projet aux Etats danubiens et leur a demandé de lui faire parvenir leurs propositions et observations éventuelles sur le fond du projet.

L'appareil de la Commission a informé la deuxième réunion des experts des Etats danubiens, convoquée en septembre 1959, sur les propositions et observations reçues au sujet du projet tchécoslovaque. Par ailleurs, l'appareil de la Commission a indiqué dans cette information que, vu l'utilité pratique d'apporter des modifications aux Dispositions fondamentales, il estimait que sur la base du projet tchécoslovaque et des propositions et observations reçues à son sujet, il pourrait entreprendre en 1960 l'élaboration d'un projet général de modification qui, après avoir été discuté en réunion des experts des Etats danubiens, serait présenté à l'examen d'une des sessions ordinaires de la Commission du Danube.

La réunion des experts a accepté la proposition de l'appareil de la Commission, notamment d'inclure dans le projet du plan de travail de la Commission pour 1960 l'élaboration, sur la base des propositions reçues des Etats danubiens, d'un projet général des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube. En outre, les experts ont jugé opportun de convoquer en 1960 une réunion d'experts des Etats danubiens à laquelle participeraient des experts en questions juridiques et nautiques pour l'examen dudit projet de modification établi par l'appareil. En connexion avec ceci, l'appareil a prévu dans le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 l'élaboration du projet général des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales et leur examen par la réunion du groupe d'experts.

### *Point 13*

“Recueillir auprès des Etats danubiens la documentation sur l'application de nouvelles méthodes de conduite 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 ronéotypé et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.”

Accomplissant cette tâche, l'appareil de la Commission a élaboré le schéma selon lequel il désirait recevoir des Etats danubiens la documentation au sujet de l'introduction des nouvelles méthodes de conduite (poussage, radar, etc.), ainsi que de l'expérience acquise dans l'application des matières réfléchissantes et des couleurs phosphorescentes sur les signaux de balisage.

L'appareil de la Commission a reçu la documentation suivant ledit schéma et a élaboré un rapport comprenant les trois parties suivantes :

1. Généralités.
2. Poussage et autres nouvelles méthodes de conduite appliquées sur le Danube.
3. Emploi du radar et expériences au sujet de l'application de matières réfléchissantes et de couleurs phosphorescentes sur les signaux de balisage du Danube.

Le rapport dressé dans les langues officielles de la Commission du Danube a été ronéotypé et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

#### *Point 14*

“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 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 des fleuves.”

A ce sujet, l'appareil de la Commission a aussi élaboré un schéma selon lequel l'Union Soviétique et l'Autriche ont envoyé leur documentation sur l'expérience acquise dans l'exploitation de la flotte sur des lacs d'accumulation.

Pour sa part, l'appareil de la Commission projette d'établir en 1960, sur la base de la documentation dont il dispose, un rapport spécial qui sera diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

#### *Point 15*

“Convoquer en avril-mai 1959 une réunion des 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 Gönyű—Budapest.”

La réunion de ce groupe d'experts a été tenue du 27 au 30 mai 1959.

La réunion a examiné les gabarits susmentionnés, proposés dans le projet de Recommandations et non adoptés à la XVII<sup>e</sup> session.

Les experts se sont mis d'accord sur la profondeur minima du chenal dans la deuxième étape, les gabarits des écluses sur la section Gönyű—Budapest et la hauteur libre des passes navigables des ponts sur les sections de fleuve où les conditions de navigation seront améliorées par canalisation.

En ce qui concerne la hauteur libre des passes navigables des ponts sur les sections de fleuve à courant libre de Devín à Brăila, tous les experts, à l'exception des experts yougoslaves, ont estimé que l'adoption d'une hauteur libre de 9,5 m auprès du haut niveau navigable était bien fondée; quant aux experts yougoslaves, ils jugeaient utile d'adopter une hauteur libre de 8,5 m.

Il appartient à la présente session de résoudre cette question.

En outre, les experts ont examiné le schéma du projet desdites Recommandations, élaboré sur la base des propositions et modifications apportées par le groupe de travail formé à la XVII<sup>e</sup> session. La réunion des experts y a apporté quelques modifications rédactionnelles et a recommandé à l'appareil de les introduire dans le projet de Recommandations définitif.

Sur proposition de l'appareil, les experts ont aussi discuté le projet du schéma pour le recueil des données concernant l'entretien du chenal du Danube, établi conformément au point 4 du plan de travail de la Commission pour 1959. Une information détaillée à ce sujet figure au point 4 du présent Rapport.

La réunion a rendu compte de son travail dans un Rapport (doc. GE-59/1) qui a été diffusé à tous les Etats danubiens.

### Point 16

“Convoquer une deuxième réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen de questions d'ordre nautique et technique. Inclure, à titre d'orientation, à l'ordre du jour de cette réunion les questions suivantes :

- a) projets d'attestations de bord unifiées ;
- b) projet 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.”

La deuxième réunion des experts chargée de l'examen de questions d'ordre nautique et technique s'est déroulée du 7 au 12 septembre 1959. Les experts ont examiné les questions prévues dans le plan et ont pris note de l'information de l'appareil de la Commission sur l'état des travaux du groupe d'experts auprès de la CEE, chargé de l'établissement des recommandations pour l'unification des règlements de police et de signalisation pour les voies d'eau intérieures internationales.

Les projets établis par l'appareil de la Commission selon les points 1 (I—IV), 9 et 10 du plan de travail de la Commission pour 1959, ainsi que les informations présentées par l'appareil ont servi de documents de base pour la discussion des questions figurant à l'ordre du jour.

Les experts ont échangé leurs vues sur le fond des problèmes exposés dans les projets et les informations et ont jugé utile d'y apporter des précisions et des compléments. Par la suite, au cours de l'établissement des projets définitifs, l'appareil a précisé toutes les observations faites à ce sujet et lesdits projets ainsi complétés sont présentés à l'examen de la présente session.

En conclusion, la réunion des experts a adopté le rapport sur ses travaux (doc. GE-59/3), qui fut diffusé en septembre 1959 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

### Point 17

“Dresser et ronéotyper le Bulletin sur le trafic du Danube en 1956—1957 et préparer la publication du Bulletin sur le trafic en 1958.”

Sur la base des données reçues des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, l'appareil de la Commission a préparé le Bulletin statistique de la Commission du Danube (Trafic-marchandises sur le Danube en 1955—1958), qui a été ronéotypé en 200 exemplaires et expédié en décembre 1959 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Par rapport au bulletin pour la période 1950—1955, publié en 1958, le présent bulletin a été complété d'un nouveau chapitre (Trafic de transit) qui comprend les données sur les quantités de marchandises transitant certains secteurs du Danube.

### *Point 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.”

En 1958, quelques documents à ce sujet ont été reçus de la part de la Hongrie et de la Bulgarie. Par ailleurs, nombre d'Etats danubiens ont indiqué que par suite de l'absence de matériel il ne leur était actuellement pas possible de communiquer leurs considérations au sujet du trafic en perspective sur le Danube.

En outre, l'appareil de la Commission a reçu, par l'entremise des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne, une étude non officielle sur le trafic en perspective sur le Danube.

L'appareil de la Commission étudie toute cette documentation et, après réception d'autres données, pourra présenter un rapport sur le trafic en perspective sur le Danube.

### *Point 19*

“Editer l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube, comprenant leurs schémas et leurs données caractéristiques principales.”

L'appareil de la Commission a édité en 1500 exemplaires l'Album des types de bâtiments, établi sur la base des données reçues des Etats danubiens, et l'a expédié aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

### *Point 20*

“Dresser et éditer le Recueil des droits en vigueur sur le Danube, comprenant les données au sujet des droits de port, particuliers, de navigation et autres perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube.”

Accomplissant la tâche dont il a été chargé, l'appareil de la Commission a édité, sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, le Recueil en question qui a été expédié en décembre 1959 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

### *Point 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.”

Au début de mars 1959, l'appareil de la Commission a envoyé à tous les représentants, aux Administrations fluviales spéciales et aux organismes compétents de l'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne des lettres pour leur demander de lui envoyer, dans une des langues officielles de la Commission, la documentation requise pour l'établissement du Recueil ou de compléter, toujours dans une des langues officielles de la Commission, les textes de lois déjà mis à la disposition de l'appareil.

En même temps, l'appareil leur proposait de se baser sur le schéma approuvé en son temps par les experts des Etats danubiens membres de la Commission, en soulignant la nécessité de recevoir cette documentation jusqu'à la fin du mois de juillet 1959, vu le délai établi par l'imprimerie pour la remise du manuscrit.

Comme suite à ces lettres, l'appareil a reçu de la part de la Bulgarie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie et de la Tchécoslovaquie des réponses qui, dans certains cas, étaient accompagnées d'une documentation complémentaire.

Néanmoins, l'appareil n'a pas pu entreprendre l'établissement définitif du manuscrit du Recueil car la documentation reçue reflète différents problèmes et ainsi il n'a pas été possible de rassembler tous les documents sur les questions figurant dans le schéma susmentionné.

L'appareil de la Commission a informé la réunion des représentants des Etats membres de la Commission, tenue en septembre-octobre 1959, sur la situation dans le domaine de la préparation du Recueil et, y ayant reçu l'approbation des représentants, s'est de nouveau adressé aux Etats membres de la Commission pour leur demander de lui envoyer la documentation complémentaire notant, par pays, le minimum de documents qu'il serait désirable d'inclure dans le Recueil.

L'appareil estime qu'après réception de la documentation complémentaire il lui sera possible de préparer un recueil des lois qui donnera satisfaction aux exigences qui ont inspiré la XVII<sup>e</sup> session de charger l'appareil de la Commission de cette tâche.

#### *Point 22*

"Dresser et publier les procès-verbaux de la XVII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube."

L'appareil a dressé dans les langues officielles de la Commission les procès-verbaux préliminaires de la XVII<sup>e</sup> session qui dans la deuxième moitié d'avril, ont été envoyés aux représentants pour conclusion.

Les procès-verbaux, selon le plan d'édition de l'imprimerie, sont parus fin novembre 1959. Ils ont été diffusés aux représentants en décembre en même temps que d'autres publications de la Commission.

#### *Point 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."

Le Rapport sur le régime des glaces du Danube a été ronéotypé dans les langues officielles de la Commission en 150 exemplaires et, dès qu'il sera broché, il sera envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

### *Point 24*

“Terminer la préparation et éditer le Recueil des Accords et Traités en vigueur conclus sur les questions de navigation sur le Danube.”

Après traduction des textes des accords mis à la disposition de l'appareil aux fins de publication dans le Recueil, le manuscrit du Recueil a été établi en langues russe et française. Etant donné que dans certains cas l'appareil a dû se servir de traduction non officielle, il a été jugé utile d'envoyer ces textes réélaborés aux pays respectifs pour leur comparaison avec les textes officiels. L'appareil a ainsi reçu au sujet de quelques accords des observations qui ont été reflétées dans le Recueil publié. Le Recueil élaboré par l'appareil de la Commission, remis à l'imprimerie, sera tiré à 1000 exemplaires et paraîtra dans la deuxième moitié de janvier 1960.

### *Point 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.”

Cette réunion au cours de laquelle un échange de vues a eu lieu sur toutes les questions figurant à l'ordre du jour susmentionné, s'est déroulée du 24 au 29 août 1959.

Vu qu'à la première réunion de septembre 1958 les experts ont déjà échangé leurs opinions sur les problèmes essentiels de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux en navigation intérieure, l'Avant-projet de Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux, qui par la suite, en octobre 1959, a fait l'objet de la discussion au sein du Groupe de travail du droit fluvial auprès de la CEE à Genève, a servi de base de discussion lors de l'examen du premier point de l'ordre du jour de la réunion.

En ce qui concerne l'immatriculation des bateaux et les droits réels sur les bateaux en navigation intérieure, les experts ont estimé qu'en général, dans leur pratique, la nécessité de modifier la situation existant dans les pays danubiens dans ce domaine du droit fluvial ne s'est pas fait sentir jusqu'à présent.

Néanmoins, ils ont jugé opportun de poursuivre l'étude de ces problèmes afin de déterminer leur position future envers les projets de Conventions relatives à l'immatriculation des bateaux et aux droits réels sur les bateaux en navigation intérieure, élaborées sous l'égide de la CEE.

Au cours de la discussion des questions concernant le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission, les experts sont convenus qu'il serait utile de préparer un projet de nouveau règlement ou d'apporter au Règlement en vigueur les compléments et modifications nécessaires.

L'avant-projet de Complément au Règlement, élaboré par l'appareil, a servi de base dans les travaux visant la réalisation de cette tâche, au cours desquels il a été tenu compte des textes comparatifs contenant des dispositions du Règlement de la Commission du Danube et des Règlements d'autres organisations internationales, établis par l'appareil afin de faciliter le travail de la réunion.

Le Règlement a été examiné du point de vue juridique, les questions financières devant être encore une fois revues par les experts en cette matière. En résultat de la discussion il a été jugé utile que l'appareil prépare un projet de Règlement modifié, reflétant les opinions exprimées à la réunion.

Le rapport sur la deuxième réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions juridiques (doc GE/59-2) a été diffusé aux représentants en septembre 1959.

#### *Point 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.”

Au cours de la période examinée l'appareil de la Commission a régulièrement préparé les annotations en question et leurs listes ont été envoyées aux représentants des Etats membres de la Commission et aux Administrations fluviales spéciales.

#### *Point 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 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 conduite, etc.) ;
- f) des Commissions auprès du Conseil d'Assistance Economique Mutuelle dans le domaine des questions de la construction d'ouvrages hydrotechniques 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.”

En 1959 les fonctionnaires de l'appareil ont participé :

- a) à deux sessions du Groupe de travail du droit fluvial auprès de la CEE, à Genève, chargé de l'élaboration des projets de Conventions relatives au

- contrat de transport de marchandises, à la responsabilité des propriétaires de bateaux et à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ;
- b) à deux sessions du Comité d'étude pour l'unification de certaines parties droit fluvial, à Rome, chargé de l'élaboration du projet de Convention relative aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure ;
  - c) à trois sessions du Groupe d'experts auprès de la CEE, chargé de l'unification des règlements de police et de signalisation sur les voies d'eau intérieures ;
  - d) aux travaux de la troisième session du Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE de l'ONU ;
  - e) aux travaux de la XIX<sup>ème</sup> session du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU ;
  - f) à la session de la Commission Technique Mixte Hungaro-Tchécoslovaque s'occupant du secteur Rajka—Ipel (Ipoly).

Des rapports détaillés sur la participation des fonctionnaires aux sessions susmentionnées ont été envoyés aux représentants.

#### *Point 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.”

Cette décision chargea l'appareil de la Commission d'organiser en 1959 et 1960, en accord avec les organismes compétents des Etats danubiens, un voyage d'étude avec la participation, sur tout le parcours du Danube, des représentants des organismes compétents et des entreprises de navigation.

L'appareil de la Commission, tenant compte que le voyage d'étude prévu par ce point du plan de travail devait être réalisé par étapes et au cours de deux années (1959 et 1960), a organisé en 1959 le voyage d'étude sur le secteur Regensburg—Mohács et a inclus dans le projet du plan de travail pour 1960 le voyage sur le secteur Bezdan—Sulina.

Au voyage sur le secteur Regensburg—Mohács, qui s'est déroulé du 14 au 23 septembre 1959, ont participé, outre les fonctionnaires de l'appareil, les représentants des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie.

Le rapport sur le voyage a été diffusé aux Etats danubiens.

#### *Point 29*

“Préparer le plan de travail et le projet du budget de la Commission pour 1960.”

Le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 a été préparé par l'appareil et sera examiné à la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission. En outre, l'appareil a élaboré le projet du budget de la Commission du Danube pour 1960 qui a été envoyé en décembre 1959 aux représentants des Etats membres de la Commission.

### *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 libérés de leurs fonctions :

1. le chef-comptable, I. L. Avramescu, citoyenne de la RPR (le 4 mars 1959) ;
2. l'ingénieur en chef pour le service de la navigation, N. G. Popov, citoyen de la RPB (le 14 mai 1959) ;
3. l'ingénieur en chef pour le service hydrométéorologique, I. Milovanović, citoyen de la RPFY (le 23 septembre 1959) ;
4. la sténo-dactylographe pour la langue française, Gallai Gy., citoyenne de la RPH (le 8 novembre 1959) ;
5. la sténo-dactylographe pour la langue russe, O. V. Ratanova, citoyenne de l'URSS (le 1er janvier 1960).

Au cours de la même période les fonctionnaires suivants ont été délégués à l'appareil :

1. le chef-comptable, I. Miclau, citoyen de la RPR (le 1er février 1959) ;
2. l'ingénieur en chef pour le service de la navigation, N. S. Kinov, citoyen de la RPB (le 5 avril 1959) ;
3. l'ingénieur en chef pour le service hydrométéorologique, V. Rapajić, citoyen de la RPFY (le 29 septembre 1959).

Conformément au tableau du personnel en vigueur, 24 des 33 postes du tableau sont occupés, dont 10 des 16 postes du Secrétariat et 13 des 16 postes des Services.

Du point de vue de la citoyenneté, l'appareil se compose comme suit :

|                                                 |               |
|-------------------------------------------------|---------------|
| citoyens de la République Populaire de Bulgarie | — 3 personnes |
| citoyens de la République Populaire Hongroise   | — 7 personnes |
| citoyens de la République Populaire Roumaine    | — 3 personnes |
| citoyens de la République Tchécoslovaque        | — 4 personnes |
| citoyens de l'Union Soviétique                  | — 3 personnes |
| citoyens de la RPF de Yougoslavie               | — 4 personnes |

En outre, 11 employés non-inscrits au tableau du personnel, citoyens de la République Populaire Hongroise, travaillent à l'appareil de la Commission.

### *Questions Diverses*

1. Au cours de la période écoulée, l'appareil de la Commission, en dehors de l'exécution des tâches figurant au plan de travail, a recueilli journallement les bulletins radiophoniques au sujet des éléments hydrométéorologiques relevés dans le bassin du Danube.

Les données sur l'état des éléments hydrométéorologiques ont été portées dans un journal spécial, et sur leur base ont été établis des graphiques indiquant la variation des niveaux d'eau en 1959 d'après les stations hydrométéorologiques principales du Danube.

2. Un grand travail a été effectué en ce qui concerne les réparations dans l'immeuble où siège la Commission, la remise en état des meubles. D'autres mesures administratives ont été également adoptées en vue d'assurer le déroulement sans entrave de l'activité de la Commission.

3. Il faut noter qu'au cours de la période examinée le volume des publications de la Commission a considérablement augmenté ce qui a provoqué des difficultés en ce qui concerne la distribution des ouvrages aux typographies et leur parution dans le délai déterminé, car ces dernières étaient surchargées de travail. En connexion avec ceci, et vu que l'appareil de la Commission ne pouvait dresser les manuscrits qu'après réception de la documentation nécessaire, quelques publications de la Commission n'ont paru que fin 1959 ou début 1960.

Le rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube d'après la situation au 1<sup>er</sup> janvier 1960 est présenté séparément.

## RAPPORT FINANCIER

### sur l'exécution du budget au 1<sup>er</sup> janvier 1960

|                                                                                        | Forints   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I. RECETTES</b>                                                                     |           |
| Versements des Etats danubiens au fonds bud-<br>gétaire pour 1959 .....                | 3 426 000 |
| Solde du budget au 1/I. 1959 .....                                                     | 175 983   |
| Versements au compte des annuités pour 1960                                            | 1 113 063 |
| <i>Autres revenus</i>                                                                  |           |
| a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi<br>des biens de la Commission .....      | 21 276    |
| b) Intérêts des comptes en banques .....                                               | 4 532     |
| c) Recettes provenant de la vente de publica-<br>tions de la Commission du Danube .... | 5 276     |
| Total ..                                                                               | 4 746 130 |
| <b>II. DÉPENSES</b>                                                                    |           |
| Montant des dépenses suivant les articles du<br>budget pour 1959                       |           |
| article 1 .....                                                                        | 2 207 318 |
| article 2 .....                                                                        | 28 797    |
| article 3 .....                                                                        | 453 777   |
| article 4 .....                                                                        | 133 331   |
| article 5 .....                                                                        | 315 271   |
| article 6 .....                                                                        | 76 744    |
| article 8 .....                                                                        | 12 773    |
| article 9 .....                                                                        | 21 340    |
| article 10 .....                                                                       | 10 905    |
| article 11 .....                                                                       | 15 000    |
| article 12 .....                                                                       | 85 304    |
| Total ..                                                                               | 3 360 560 |
| Solde du budget au 1 <sup>er</sup> janvier 1960 .....                                  | 1 385 570 |
| Total ..                                                                               | 4 746 130 |
| a) Disponibilités en caisse .....                                                      | 16 250    |
| b) Disponibilités en banques .....                                                     | 1 317 210 |
| c) Magasin .....                                                                       | 52 110    |
| Total ..                                                                               | 1 385 570 |

| Articles | Titre                                                                                        | Forints            |                            |                             |                            |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
|          |                                                                                              | Sommes<br>allouées | Montant<br>des<br>dépenses | Crédits<br>disponi-<br>bles | Excédent<br>de<br>dépenses |
| 1        | APPOINTEMENTS .....                                                                          | 2 226 000          | 2 207 318                  | 18 682                      |                            |
|          | a) Appointements de base .....                                                               | 1 597 000          | 1 596 813                  | 187                         |                            |
|          | b) Augmentation pour connais-<br>sance de langues étrangères....                             | 155 000            | 146 715                    | 8 285                       |                            |
|          | c) Augmentation pour les années<br>de service .....                                          | 229 000            | 219 122                    | 9 878                       |                            |
|          | d) Allocation pour enfants .....                                                             | 90 000             | 94 478                     | —                           | 4 478                      |
|          | e) Appointements du personnel<br>non-inscrit au tableau .....                                | 155 000            | 150 190                    | 4 810                       |                            |
| 2        | CHARGES SOCIALES .....                                                                       | 31 000             | 28 797                     | 2 203                       |                            |
|          | a) Assurances sur les salaires ....                                                          | 25 000             | 24 266                     | 734                         |                            |
|          | b) Fonds culturel .....                                                                      | 6 000              | 4 531                      | 1 469                       |                            |
| 3        | FRAIS D'ADMINISTRATION ..                                                                    | 476 000            | 453 777                    | 22 223                      |                            |
|          | a) Fournitures de bureau .....                                                               | 15 000             | 7 963                      | 7 037                       |                            |
|          | b) Frais d'imprimerie .....                                                                  | 6 000              | 1 138                      | 4 862                       |                            |
|          | c) Frais de poste, télégramme et<br>téléphone .....                                          | 55 000             | 54 802                     | 198                         |                            |
|          | d) Location et entretien des im-<br>meubles .....                                            | 298 000            | 297 560                    | 440                         |                            |
|          | e) Réparation des immeubles ...                                                              | 15 000             | 9 205                      | 5 795                       |                            |
|          | f) Acquisition d'objets d'inven-<br>taire de petite valeur .....                             | 3 000              | 2 903                      | 97                          |                            |
|          | g) Entretien et réparation des<br>automobiles .....                                          | 70 000             | 69 432                     | 568                         |                            |
|          | h) Assurance des biens.....                                                                  | 14 000             | 10 774                     | 3 226                       |                            |
| 4        | DEPENSES OCCASIONNEES<br>PAR LES MISSIONS ET DE-<br>PLACEMENTS DES FONC-<br>TIONNAIRES ..... | 145 000            | 133 331                    | 11 669                      |                            |
|          | a) Frais de voyage, allocations<br>journalières et frais de logement                         | 80 000             | 54 342                     | 25 658                      |                            |
|          | b) Frais de déplacement des fonc-<br>tionnaires .....                                        | 25 000             | 44 367                     |                             | 19 367                     |
|          | c) Frais de voyage des fonction-<br>naires partant en congé .....                            | 40 000             | 34 622                     | 5 378                       |                            |

| Articles | Titre                                                                                                                        | en forints         |                            |                             |                            |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
|          |                                                                                                                              | Sommes<br>allouées | Montant<br>des<br>dépenses | Crédits<br>disponi-<br>bles | Excédent<br>de<br>dépenses |
| 5        | EDITION DES PUBLICATIONS<br>DE LA COMMISSION .....                                                                           | 500 000            | 315 271                    | 184 729                     |                            |
| 6        | SERVICE ET DEROULEMENT<br>DES SESSIONS DE LA COM-<br>MISSION .....                                                           | 80 000             | 76 744                     | 3 256                       |                            |
| 8        | ACHAT DE LIVRES ET DE PE-<br>RIODIQUES .....                                                                                 | 18 000             | 12 773                     | 5 227                       |                            |
| 9        | ACHAT DE DIVERS OBJETS<br>D'INVENTAIRE ET DE<br>MOYENS DE TRANSPORT..                                                        | 25 000             | 21 340                     | 3 660                       |                            |
| 10       | REPARATION DES OBJETS<br>D'INVENTAIRE .....                                                                                  | 15 000             | 10 905                     | 4 095                       |                            |
| 11       | SERVICE MEDICAL .....                                                                                                        | 17 000             | 15 000                     | 2 000                       |                            |
| 12       | DEPENSES DIVERSES .....                                                                                                      | 94 000             | 85 304                     | 8 696                       |                            |
|          | a) Paiement de subsides pour trai-<br>tement médical et paiement de<br>places dans des stations balnéo-<br>climatiques ..... | 80 000             | 72 369                     | 7 631                       |                            |
|          | b) Frais de représentation, primes<br>et imprévus .....                                                                      | 14 000             | 12 935                     | 1 065                       |                            |
|          | Total ...                                                                                                                    | 3 627 000          | 3 360 560                  | 266 440                     |                            |

# BILAN au 1<sup>er</sup> janvier 1960

| ACTIF                                                                     |  | en forints   | PASSIF                                                                                                                                                          |  |
|---------------------------------------------------------------------------|--|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| I. Caisse .....                                                           |  | 16 250,38    | I. Versements des Etats danubiens au compte des annuités pour 1960.....                                                                                         |  |
| II. Banques :                                                             |  |              | II. Solde transitoire au 1. I. 1960                                                                                                                             |  |
| 1. Caisse d'Epargne Nationale, Budapest .....                             |  | 829 895,99   | 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 XVIIe session 3 426 000,00 |  |
| 2. Banque Nationale de Hongrie "cl. dol. young." 172 429,32 dollars ..... |  | 1 961,98     | Solde du budget pour 1958 .. 175 982,53                                                                                                                         |  |
| 3. Banque d'Etat Tchécoslovaque, Prague .....                             |  | 35,34        | Autres revenus .....                                                                                                                                            |  |
| 4. Banque Nationale de la RPF de Yougoslavie, Belgrade .                  |  | 312 887,74   | 31 084,06                                                                                                                                                       |  |
|                                                                           |  |              | 3 633 066,59                                                                                                                                                    |  |
|                                                                           |  |              | Dépenses effectuées en 1959 3 360 559,28                                                                                                                        |  |
| III. Magasin .....                                                        |  | 52 109,62    |                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                           |  | 1 385 570,37 | 272 507,31                                                                                                                                                      |  |
|                                                                           |  |              |                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                           |  |              | 1 385 570,37                                                                                                                                                    |  |

Le Directeur de l'appareil  
de la Commission du Danube  
Signé: K. HALATCHEFF  
Le 31 décembre 1959

Le Chef comptable  
Signé: I. MICLAU

## NOTE EXPLICATIVE

au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1959

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1959 est présenté à la présente session conformément à l'art. 46 des Règles de procédure.

Le budget de la Commission du Danube qui, conformément à l'art 10 de la Convention, se compose des annuités des Etats danubiens membres de la Commission, versées par chaque Etat à raison d'une somme égale, a été approuvé à la XVII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube dans un montant de 3,6727.000 forints pour son chapitre des recettes et autant pour son chapitre des dépenses.

### *Chapitre des recettes du budget* (en forints)

Conformément à la décision de la XVII<sup>e</sup> session, le chapitre des recettes était basé sur :

I. les versements des Etats danubiens membres de la Commission, à savoir :

|                                   |         |           |
|-----------------------------------|---------|-----------|
| RPB.....                          | 571 000 |           |
| RPH .....                         | 571 000 |           |
| RPR .....                         | 571 000 |           |
| République Tchèqueoslovaque ..... | 571 000 |           |
| URSS .....                        | 571 000 |           |
| RPFY .....                        | 571 000 | 3 426 000 |

II. le solde transitoire des ressources non utilisées du budget pour 1958 ..... 175 983

III. les autres recettes prévues :

|                                                                                                                                                                                          |        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission, intérêts des comptes en banques, recettes provenant de la vente de publications de la Commission et autres ..... | 25 017 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|

Total ..... 3 627 000

Effectivement le chapitre des recettes du budget pour 1959 s'est présenté comme suit:

|                                                                                                                                              |                |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|
| I. Annuités des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, versées conformément à la décision de la XVII <sup>e</sup> session ..... |                | 3 426 000        |
| II. Solde des ressources non utilisées du budget pour 1958                                                                                   |                | 175 983          |
| III. Versements des Etats danubiens membres de la Commission au compte des annuités pour 1960 :                                              |                |                  |
| RPB.....                                                                                                                                     | 210 000        |                  |
| RPH .....                                                                                                                                    | 210 000        |                  |
| RPR .....                                                                                                                                    | 210 000        |                  |
| République Tchécoslovaque .....                                                                                                              | 208            |                  |
| URSS .....                                                                                                                                   | 211 753        |                  |
| RPFY .....                                                                                                                                   | <u>271 102</u> | 1 113 063        |
| IV. Autres recettes :                                                                                                                        |                |                  |
| Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission .....                                                                 | 21 276         |                  |
| Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube .....                                                              | 4 558          |                  |
| Recettes provenant de la vente de matériaux et d'objets d'inventaire de la Commission du Danube .....                                        | 718            |                  |
| Intérêts des comptes en banques .....                                                                                                        | <u>4 532</u>   | 31 084           |
| Total .....                                                                                                                                  |                | <u>4 746 130</u> |

L'excédent de 1.119.130 forints qui se présente au chapitre des recettes du budget par rapport à la somme approuvée par la XVII<sup>e</sup> session provient des postes "Versements des Etats danubiens membres de la Commission au compte des annuités pour 1960" et "Autres recettes".

### *Chapitre des dépenses du budget* (en forints)

|                                                           |                  |
|-----------------------------------------------------------|------------------|
| Montant des dépenses prévues pour 1959 .....              | 3 627 000        |
| Recettes supplémentaires à l'article "Autres recettes"... | <u>6 067</u>     |
|                                                           | 3 633 067        |
| Dépenses effectives, par articles .....                   | <u>3 360 560</u> |
| Solde transitoire du budget pour 1959 .....               | <u>272 507</u>   |

Environ 160.000 forints de cette somme doivent servir au paiement des frais d'imprimerie pour les publications de la Commission commandées en 1959 et parues au début de janvier 1960.

Le solde transitoire par article se présente comme suit :

|                                                    |                |
|----------------------------------------------------|----------------|
| 1. Appointements .....                             | 18 682         |
| 2. Charges sociales .....                          | 2 203          |
| 3. Frais d'administration .....                    | 22 223         |
| 4. Frais des missions .....                        | 11 669         |
| 5. Edition des publications de la Commission ..... | 184 729        |
| 6. Service et déroulement des sessions .....       | 3 256          |
| 8. Achat de livres et de périodiques .....         | 5 227          |
| 9. Achat d'objets d'inventaire .....               | 3 660          |
| 10. Réparation des objets d'inventaire .....       | 4 095          |
| 11. Service médical .....                          | 2 000          |
| 12. a) Indemnité pour traitement médical .....     | 7 631          |
| b) Frais de représentation .....                   | 1 065          |
| Autres recettes .....                              | 6 067          |
| <b>Total .....</b>                                 | <b>272 507</b> |

## Dépenses par articles

### *Art. 1 — Appointements*

Les appointements ont été versés aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission en forints dans les sommes correspondant aux appointements approuvés par X<sup>e</sup> session et aux suppléments établis par le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission.

Les appointements des employés non inscrits au tableau du personnel ont été payés conformément aux accords conclus selon la législation locale, avec certains suppléments payés conformément au Règlement relatif aux droits et obligations.

Au cours de l'exercice, trois fonctionnaires ont été rappelés et remplacés dans l'appareil. En outre, une nouvelle sténodactylographe russe a été engagée. Tous ces changements se reflètent à l'article "Appointements" et essentiellement aux postes Primes linguistiques et Primes d'ancienneté et ont abouti à un solde de 18.682 forints.

### *Art. 2 — Charges sociales*

Les assurances sociales pour les employés non inscrits au tableau du personnel et pour les employés temporaires ont été payées à cet article conformément à la législation locale.

### *Art. 3 — Frais d'administration*

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| Projeté .....      | 476 000       |
| Dépensé .....      | 453 777       |
| <b>Solde .....</b> | <b>22 223</b> |

La plupart des sommes approuvées aux postes de cet article ont été en général dépensées.

Le solde provient des dépenses effectuées rationnellement lors des réparations de l'immeuble, de la diminution des montants des polices d'assurance des biens et est l'expression de l'économie observée dans l'achat des fournitures de bureau et de dessins techniques.

#### *Art. 4 — Missions et déplacements des fonctionnaires*

Le solde à cet article se présente aux postes suivants :

|                                                                 |               |
|-----------------------------------------------------------------|---------------|
| a) Frais de voyage, allocations journalières et logement. . . . | 25 658        |
| c) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé          | 5 378         |
| Total . . . . .                                                 | <u>31 036</u> |

Ce solde couvre l'excédent qui se présente au poste b) "Frais de déplacement des fonctionnaires" du même article et dont le montant est de 19 367 forints, résultant du remplacement de fonctionnaires de l'appareil de la Commission en 1959.

#### *Art. 5 — Edition des publications de la Commission*

Les frais d'imprimerie et autres ont été totalement ou partiellement payés pour l'édition des ouvrages suivants :

Rapport sur le régime des glaces du Danube  
Bulletins hydrologiques mensuels  
Annuaire hydrologique pour 1957  
Indicateur kilométrique du Danube en français  
Album des hivernages et des abris d'hiver provisoires sur le Danube  
Procès-verbaux de la XVII<sup>e</sup> session  
Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube  
Bulletin statistique de la Commission du Danube  
Recueil des droits perçus sur les bâtiments naviguant sur le Danube  
Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube

La somme dûe à l'ARTIA pour la publication des cartes du Danube a été acquittée.

Vu que les travaux d'imprimerie n'ont pas été exécutés à temps et que les factures n'ont pas été présentées, une somme de 160.000 forints environ doit être transférée au budget de 1960 pour le règlement définitif des frais d'édition supportés en 1959.

#### *Art. 6 — Service et déroulement des sessions*

Le montant de 76.744 forints a été dépensé pour le déroulement de la XVII<sup>e</sup> session, de trois réunions de groupe d'experts et d'une réunion des représentants.

#### *Art. 8 — Achat de livres et de publications périodiques*

La somme de 12.773 forints a été dépensée pour l'achat de périodiques et de livres techniques.

Le solde à cet article provient de ce que les factures pour les publications commandées en 1959 n'ont pas toutes été présentées jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier.

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

Au compte de cet article ont été achetés 14 tapis, 2 machines à écrire, une machine à calculer, de la vaisselle, un réchaud à gaz et des rideaux pour les locaux de service et les logements du directeur et des fonctionnaires.

|                      |        |
|----------------------|--------|
| Somme projetée ..... | 25 000 |
| Dépensée .....       | 21 340 |

*Art. 10 — Réparation de l'inventaire*

Les objets d'inventaire qui se trouvaient dans l'immeuble de service et les logements des fonctionnaires ont été réparés selon les besoins. La somme dépensée à cet effet s'élève à 10.900 forints.

*Art. 11 — Service médical*

Selon l'accord conclu, il a été payé 50 forints par mois et par fonctionnaire pour les soins médicaux donnés à l'hôpital aux fonctionnaires de l'appareil et aux membres de leur famille.

La somme dépensée à cet article s'élève à 15.000 forints.

*Art. 12 — Dépenses diverses*

Des sommes correspondant à deux semaines de traitement de base ont été payées à cet article lors du départ des fonctionnaires en congé ou en cas de naissance dans leur famille; la somme dépensée s'élève à 72.369 forints.

Les frais de représentation et les primes payés à cet article s'élèvent à 12.935 forints.

Le budget approuvé correspondait aux dépenses effectives de la Commission et au plan de travail approuvé pour 1959.

## INFORMATION

### sur la situation dans les pays danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution

De nos jours, les diverses formes de la pollution croissante des eaux par les diverses substances polluantes constituent un sérieux danger pour toute l'économie nationale des pays qui ont déjà atteint un certain degré de développement industriel. Les effets défavorables de cet état de choses ont leurs répercussions non seulement dans le domaine de l'hygiène. Ils se manifestent aussi dans les difficultés à pourvoir aux besoins en eau grandissant, car très souvent l'eau souillée par une espèce de substance polluante ne peut pas être utilisée à plusieurs buts, ce qui, en fin de compte, provoque une pénurie en une eau possédant les qualités physiques, chimiques et biologiques requises.

Ainsi, la pollution des eaux devient un problème de grande importance au point de vue de l'économie des eaux de nombre d'Etats. En connexion avec ceci, des mesures techniques et réglementaires visant l'économie des eaux sont appliquées aux sources naturelles, compte tenu des intérêts, parfois contradictoires, des diverses branches de l'économie dans le domaine de l'utilisation des eaux. L'appareil estime que dans l'établissement des mesures visant la protection des eaux contre la pollution sur une échelle internationale, il conviendrait de se baser sur certains éléments dont la fixation serait nécessaire afin de déterminer la direction générale de telles mesures. Le Secrétariat, exécutant la tâche qui lui incombe selon le plan de travail de la Commission du Danube pour 1959, a recueilli auprès des Etats danubiens la documentation caractérisant la situation actuelle dans le domaine de la protection des eaux contre la pollution. Guidé par les considérations mentionnées plus haut, il a cherché à recevoir une documentation qui contiendrait les réponses aux questions qui, à son avis, caractérisent le mieux ce problème, ce qui, pour autant que les données reçues le permettaient, est également reflété dans la présente information.

I. En ce qui concerne le critère de la détermination du degré de la pollution des eaux du Danube, on ne relève pas de système qui serait actuellement uniformément appliqué dans les Etats danubiens. Dans le fond, il existe quelques critères de la détermination de la qualité de l'eau, qui diffèrent quelque peu par pays ; le degré de pollution est établi à l'aide de recherches et d'analyses chimiques, biologiques et bactériologiques, en tenant compte des indices suivants : détermination de la quantité de matières solides, de l'odeur, du goût, de la teneur en oxygène dissoute, de l'oxygène nécessité par les élé-

ments biochimiques, de la réactivité active de l'eau, de la couleur, de la présence d'agents morbiphiques, des matières toxiques, des couches d'huile et de graisse sur la surface.

Du point de vue de la caractéristique de la qualité de ses eaux, le Danube se présente à peu près comme suit :

Sur le secteur *allemand* (parcours navigable du Danube) il y a trois catégories en ce qui concerne la qualité de l'eau. Elles sont déterminées sur la base des résultats des recherches chimiques et biologiques permanentes. La catégorie caractérisant une forte pollution des eaux se rapporte à une section d'une longueur de 35 km, qui est polluée par les eaux usées déversées par les usines chimiques et de cellulose-papier de Kelheim. Celle de la pollution moyenne a trait à une section de fleuve de 142 km dans laquelle dégorgent les eaux des sucreries de Ratisbonne. L'évaluation d'une pollution minima ou moyenne est attribuée à la section de 36 km située en amont et en aval de Passau.

Les eaux du secteur *tchécoslovaque* du Danube, sur la section bordant la frontière autrichienne, ont les caractéristiques d'une eau de deuxième et d'une faible troisième degré de pollution. Parmi les matières nuisibles observées sur cette section, il faut citer la pellicule d'huile et de graisse qui se forme fréquemment sur la surface de l'eau par suite de la pollution en provenance de l'Autriche et de l'affluent Morava.

On n'y observe pratiquement pas de changement dans le degré de pollution par suite de la présence de forts courants et d'un débit d'eau moyen relativement élevé au cours de l'année ; exception en font à cet égard la section en aval de Bratislava où, au cours de l'année, les eaux de canalisation de la ville font sentir leur effet et la section en amont de Bratislava jusqu'au confluent de la Morava qui charrie les eaux déversées par les sucreries et altère la qualité des eaux du Danube pendant la période de travail de ces usines. Toutefois, cette altération est observée, tant en amont qu'en aval de Bratislava, seulement près de la rive gauche, avec une pollution de troisième degré et une faible tendance vers le quatrième degré. Dans le profil Gabčíkovo on ne relève plus ces différences dans la qualité de l'eau.

Il faut noter que les eaux d'égout de la ville de Komárno, déversées directement dans le Danube ou y arrivant par le Váh, ne constituent pas une source de pollution notable par suite du fort courant du Danube. La pollution des eaux par la navigation est aussi peu importante.

Sur tout le secteur *hongrois* du Danube la qualité de l'eau du fleuve est caractérisée par les indices "adoptable" et "faiblement pollué", à l'exception du bras de Moson, en aval de Győr, et du bras de Soroksár, en aval de Budapest, dont les eaux sont qualifiées "polluées".

Ici aussi les causes principales de la pollution résident dans le déversement des eaux usées d'origine industrielle et domestique ; la navigation n'y contribue que dans une faible mesure.

Dans la région de la frontière, près de la localité Rajka, la qualité de l'eau du Danube est influencée par les eaux en voie d'épuration arrivant de Vienne et de Bratislava. Sur ce secteur, les eaux du fleuve drainent des déchets désintégrés et des matières fécales plus ou moins visibles qui en sont épurées jusqu'au confluent du bras de Moson.

Sur quelques autres sections, en particulier en aval de Budapest et de Sztálinváros, le fleuve est pollué par les eaux usées domestiques et industrielles qui s'épurent jusqu'à la frontière.

Sur le secteur *soviétique* de Danube, les caractéristiques de l'eau sont déterminées par les principaux indices suivants :

- apparition de pellicules d'huile et de pétrole, principalement dans la région des chantiers de constructions navales et des réservoirs de pétrole ;

- grande quantité de matières en suspens et, en conséquence, diminution de la transparence de l'eau, fait qui n'est pas caractéristique aux cours d'eau du Sud de l'Ukraine ;

- faible degré de pollution par des matières organiques ;

- faible pollution par des bactéries ;

- absence dans l'eau d'indices indiquant sa pollution par des substances toxiques.

Sur le secteur inférieur du Danube appartenant à l'Union Soviétique, en fait la rive gauche du bras de Kilia, il n'existe pas de grande source de pollution. Les eaux usées industrielles (provenant principalement des chantiers navals d'Ismail et de Kilia, des réservoirs de pétrole de Réni, des usines de conserves et du chantier naval de réparation d'Ismail) n'influent pas grandement la pollution du fleuve et n'altèrent que localement certains indices.

On relève toutefois quelques cas de pollution par des produits pétroliers venant de la section en amont de Réni et arrivant jusqu'à Ismail, ce qui a un effet défavorable sur la qualité de l'eau (odeur du pétrole).

II. En ce qui concerne l'influence de la pollution des eaux du Danube sur les diverses formes de son utilisation, sur le secteur *allemand* on ne relève des pertes que dans le domaine de la pêche, causées par les eaux usées fortement polluées par des éléments bactériologiques.

Sur le secteur *tchécoslovaque* du Danube, dans la proximité de la source de pollution, les eaux ne sont pas utilisables à l'approvisionnement en eau potable et d'usage domestique par suite de leur composition biologique défavorable. En d'autres points, cette eau n'est potable qu'après un traitement correspondant.

Le plus grand obstacle à l'utilisation des eaux pour les besoins de l'industrie, de l'agriculture et de la pêche est actuellement l'huile flottant sur la surface de l'eau, malgré que sa quantité ne soit pas toujours grande au point de provoquer un danger constant dans le domaine de l'usage des eaux aux dites fins. Au point de vue de l'utilisation des eaux dans l'agriculture, les facteurs indésirables sont la température relativement basse de l'eau et son contenu quelque peu élevé de matières insolubles qui peuvent aussi, particulièrement quand le courant est fort, avoir leur rôle désavantageux dans la détérioration des ouvrages d'art et des turbines.

Sur tout le secteur *hongrois*, sauf dans les bras secondaires, l'eau du Danube peut, après avoir subi le traitement approprié, servir à l'approvisionnement en eau de la population et de l'industrie. Néanmoins, des mesures de précaution doivent être adoptées sur les sections en aval du déversement d'eaux contenant du phénol et des huiles (par exemple en aval de Szőny, de Csepel, de Sztálinváros).

Sur ce secteur, la qualité de l'eau donne satisfaction à la pêche, toutefois, sur certaines courtes sections, les eaux usées chargées de phénol ont un effet défavorable sur le goût de la chair de poisson. L'eau peut aussi servir à abreuver le bétail et, vu sa faible teneur en sels, être utilisée pour l'irrigation.

Sur le secteur *yougoslave* du Danube, dans la région de Belgrade, sur la rive droite, les eaux usées d'origine industrielle et domestique ont un effet défavorable sur l'état sanitaire du fleuve. C'est le même cas dans la région de Smederevo où les usines métallurgiques déversent leurs eaux usées chargées de phénol.

Le degré de pollution des eaux sur le secteur *roumain* du Danube n'entrave pas la pêche, l'approvisionnement en eau des villes, de l'agriculture, etc. Ce n'est que dans quelques cas et à certaines périodes seulement que l'on observe une pollution plus importante, particulièrement dans les régions des confluent des affluents du Danube et en aval des grandes villes.

Les eaux du secteur *soviétique* du Danube servent à l'alimentation en eau potable des villes de Réni, Ismaïl et Kilia ; sur ce secteur il n'existe pas de source de pollution pouvant sérieusement entraver l'approvisionnement en eau pour les besoins domestiques et industriels.

III. Les sources de pollution du Danube par les eaux d'égoût d'origine domestique ne sont en général pas pourvues d'installations d'épuration ; seules quelques villes sont équipées d'installations mécaniques pour l'épuration des eaux d'égoût. Toutefois, il faut noter que l'auto-épuration des eaux, qui est un moyen naturel et constant de l'épuration des eaux du fleuve, donne en général un résultat suffisamment efficace.

En ce qui concerne les eaux usées d'origine industrielle, on ne peut en général noter d'installations et de méthodes de nettoyage employées pour leur épuration. Ainsi, dans la plupart des cas, ces eaux sont déversées dans le Danube soit dans un état pollué, soit insuffisamment épurées, particulièrement dans les régions situées à proximité de grandes entreprises industrielles.

Il faut noter que dans la *République Populaire Hongroise* les raffineries de pétrole sises sur le Danube en aval de Komárom déversent leurs eaux usées à travers des bassins qui en épurent l'huile. Plus loin, sur le même secteur, l'usine de papier emploie pour l'épuration de ses eaux usées des filtres retenant les fibres ; l'usine de viscose et de perlon emploie pour épurer ses eaux usées chargées de matières acides et alcalines des bassins neutralisateurs dans lesquels certaines matières se déposent, ce dont il résulte un certain éclaircissement des eaux usées. L'usine de papier est équipée d'installations faisant revenir les fibres.

En cas de construction d'une centrale hydro-électrique à Nagymaros, il est prévu de procéder à une épuration biologique complète des eaux usées d'origine industrielle et domestique déversées dans les biefs de retenue.

Sur le territoire de la ville de Budapest les eaux industrielles et domestiques dégorgeant dans le fleuve après avoir été filtrées à travers des grilles.

Les entreprises industrielles déversant leurs eaux usées nuisibles au réseau de canalisation et au fleuve sont tenues d'employer des installations d'épuration appropriées ; en résultat de cette disposition, certaines entreprises sont équipées d'installations pour éliminer des eaux usées les goudron, phénol et cyanure.

En résultat des mesures ci-haut mentionnées, l'analyse chimique et bactériologique des eaux sur la section située 6 km en aval de Budapest ne démontre pas la présence d'eaux d'égout.

IV. En ce qui concerne les indices de l'évaluation de la qualité des eaux du fleuve ainsi que les méthodes d'analyse appliquées pour l'obtention de ces indices, il n'existe pas dans les Etats danubiens de système uniforme qui donnerait la possibilité d'établir un critère uniforme pour l'appréciation de la qualité des eaux.

Néanmoins, l'importance pratique de toutes les analyses poursuivies est évidente car elles permettent, même si pas uniformément, de résoudre sur le plan national la question concernant le degré de la pollution des eaux, de motiver la nécessité de l'épuration des eaux d'égout et de juger si les mesures prises aux fins de l'assainissement des eaux sont satisfaisantes.

V. Les législations appliquées actuellement dans les pays danubiens en matière de réglementation du déversement des eaux industrielles et domestiques constituent une base juridique pour l'exercice d'une pression économique sur les entreprises ou personnes responsables de la pollution des eaux, afin d'atteindre une meilleure épuration des eaux.

En général, lesdites législations interdisent la mise en exploitation des nouvelles entreprises qui ne possèdent pas d'installations efficaces pour l'épuration des eaux usées ; elles réglementent l'exécution des travaux de recherches scientifiques dans ce domaine et instituent les organes exécutifs et de contrôle nantis de moyens suffisamment efficaces pour l'exercice de ladite pression sur tous ceux qui sont responsables de la pollution des eaux.

Les lois suivantes sont en vigueur dans les pays danubiens :

En *République Fédérale d'Allemagne* : la Loi bavaroise sur les eaux, du 23 mars 1907, et la réglementation complémentaire à cette loi.

En *République Tchécoslovaque* : Les prescriptions relatives au maintien des eaux de surface dans un état correspondant au moins au troisième degré de salubrité, conformément aux critères légalisés dans la République Tchécoslovaque et publiés dans le Bulletin officiel No 74 du 29 mars 1957, servent de base à la réglementation juridique en cette matière. Les conditions du déversement des eaux usées et les questions liées à ce problème sont régies par la Loi No 11/1955 Rec. lois, sur l'économie des eaux, respectivement par la Loi No 12/1959 Rec. lois, portant modifications et compléments à cette dernière. Les sanctions pénales stipulées dans le Décret gouvernemental No 603 du 9 juin 1958 sont fort efficaces.

En *République Populaire Hongroise* cette question est régie par le Décret gouvernemental adopté en 1954.

En *République Populaire Fédérative de Yougoslavie* un projet de Loi sur la protection des eaux contre la pollution vient d'être soumis à l'approbation du Conseil Fédéral Exécutif.

En *République Populaire de Bulgarie* sont appliquées les Règles sur le maintien de la salubrité des eaux des cours d'eau, promulguées par le Ministère de l'Economie Communale et du Bien-être et le Ministère de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale, entrées en vigueur le 23 mai 1952.

En *République Populaire Roumaine* le problème du déversement des eaux industrielles et domestiques est réglementé par diverses lois et dispositions prescrivant leur épuration obligatoire.

En *Union des Républiques Socialistes Soviétiques* le document de base dans ce domaine est le document "Règles sanitaires relatives au déversement des eaux usées dans les cours d'eau d'exploitation publique", approuvé par le Comité d'Etat à la Construction auprès de Conseil des Ministres de l'URSS, le 4 novembre 1954.

VI. En ce qui concerne les recherches effectuées dans le domaine de la biologie on note dans la *République Fédérale d'Allemagne* l'activité de la Communauté Internationale de Travail pour les recherches limnologiques sur le Danube dont le but est l'étude des eaux de Danube à partir de sa source jusqu'au delta, en portant une attention particulière aux questions de la pollution, de la pêche, aux mesures hydrotechniques et aux questions de la navigation. Du côté allemand, à ces travaux participent : l'Institut Fédéral d'Hydrologie de Coblenze, l'Institut Bavarois pour les Recherches Biologiques de Munich et la Station Hydrobiologique de Falkau (Forêt Noire).

Dans la *République Tchécoslovaque* les recherches liées au contrôle de la pureté des eaux du Danube et à la réalisation de mesures visant la limitation de leur pollution sont effectuées par l'Institut des Recherches Hydrographiques à Bratislava.

En *République Populaire Hongroise* l'Institut de Recherches Scientifiques Hydrauliques à Budapest étudie systématiquement la qualité de l'eau sur tout le parcours du secteur hongrois du Danube, contrôle régulièrement les installations d'épuration des eaux usées et élabore les principes directeurs de l'épuration des eaux usées d'origine industrielle.

L'Institut d'Etat de la Santé Publique, à Budapest, s'occupe des travaux du domaine des recherches bactériologiques, et l'Entreprise de Canalisation de Budapest effectue les études nécessaires liées au déversement des eaux d'égout de la capitale dans le Danube.

En *République Populaire Fédérative de Yougoslavie* les recherches du domaine de l'hygiène sont exécutées par : l'Institut d'Hygiène de la République Populaire de Serbie, à Belgrade, en collaboration avec l'Institut de la Santé Publique auprès du Comité National, à Belgrade, et d'autres Instituts d'hygiène de la République Populaire de Serbie (à Zombor, Novi Sad, Požarevac, Zaječar) qui s'occupent des problèmes en liaison avec le Danube ; les services d'hygiène des autres Républiques Populaires (Slovénie, Croatie, Bosnie et Herzégovine) ; l'Institut biologique et l'Institut de la Pêche de la République Populaire de Serbie, à Belgrade, qui font des recherches limnologiques.

En *République Populaire Roumaine* le problème de la protection des eaux contre la pollution est étudié par l'Académie de la République Populaire Roumaine, le Comité d'Etat pour l'Administration des Eaux et les organismes spécialisés des ministères intéressés (agriculture, pêche).

En *Union des Républiques Socialistes Soviétiques* les recherches sont poursuivies sur des sections de fleuve constantes, sur la base des indices établis par les Règlements sanitaires relatifs au déversement des eaux usées dans les cours d'eau ainsi que des méthodes unifiées adoptées pour les fleuves de l'Ukraine. Elles sont effectuées par trois laboratoires des stations sanitaires et épidémiologiques de Réni, Ismaïl et Kilia, sous la conduite de l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hygiène Publique de l'Ukraine.

## Conclusions

Sur la base de ce qui précède, malgré le manque de certaines données qu'il aurait été désirable de faire refléter dans la présente information, le Secrétariat estime que, lors de l'établissement des mesures qu'il serait souhaitable d'inclure dans un plan international de protection sanitaire du Danube, les considérations suivantes pourraient servir de base :

1. A l'heure actuelle les eaux du Danube n'accusent pas un degré de pollution qui s'écarterait dans une large mesure des limites d'une pollution plus ou moins acceptable sur la base des critères fixés dans les pays danubiens. Toutefois, vu que, comme il a déjà été indiqué, le problème de la pollution des eaux devient un des problèmes les plus actuels dans le domaine de l'économie des eaux, l'appareil estime que la prise de mesures visant à limiter la pollution grandissante et à améliorer la qualité actuelle des eaux du Danube serait utile. C'est sans aucun doute le but que poursuivent certains pays en introduisant des nouvelles lois, ou compléments aux lois en vigueur sur l'économie des eaux.

En rapport avec ceci, il convient de tenir compte qu'en ce qui concerne le critère de l'évaluation du degré de pollution, il n'existe pas dans les pays danubiens de système uniforme et que, dans certains pays, les recherches faites dans ce domaine sur le Danube ont été poursuivies au cours d'une période d'une durée insuffisante.

En connexion avec ce qui précède, le Secrétariat estime *qu'il serait opportun d'étudier d'une manière permanente et systématique l'état sanitaire du Danube dans tous les pays danubiens et de créer à cette fin un programme et des méthodes uniformes.*

2. Sur la base des données fournies au Secrétariat on n'a relevé de pollution des eaux du Danube par la navigation que dans un degré négligeable. Toutefois, les organismes de la République Fédérale d'Allemagne ont attiré l'attention sur le danger que présente actuellement pour les eaux du Danube le déversement des déchets pétroliers par les bateaux.

A ce sujet, il convient de rappeler la résolution adoptée le 19 novembre 1959 par le Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE, qui recommande aux gouvernements *d'interdire, dans leurs règlements de police, le déversement dans les voies navigables des déchets pétroliers sous n'importe quelle forme ou des mélanges de ces déchets avec l'eau* et d'adopter les mesures nécessaires pour la création, dans des endroits appropriés, d'installations de réception des déchets pétroliers.

Tenant compte de ce qui précède et également du fait que la majorité des délégations des pays danubiens étaient d'accord avec la résolution susmentionnée de la Commission Economique pour l'Europe (Autriche, République Fédérale d'Allemagne, Tchécoslovaquie, URSS, Yougoslavie), le Secrétariat estime que cette résolution pourrait être appliquée dans les Etats danubiens par l'introduction de compléments aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube.

3. En cas de poursuite de l'étude du problème concernant les mesures de lutte contre la pollution des eaux du Danube, il pourrait être recommandé d'établir des contacts avec les institutions et organisations s'occupant de l'étude des méthodes de lutte contre la pollution des voies navigables.

## RECOMMANDATIONS

### RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES GABARITS DU CHENAL, DES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES ET AUTRES SUR LE DANUBE

Les présentes Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (CD/SES 18/22-1) ont été élaborées sur la base de la décision de la XVI<sup>e</sup> session de la Commission du Danube et compte tenu de la décision de la XVII<sup>e</sup> session, et ont été approuvées dans leur ensemble par la décision adoptée par la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission, le 25 janvier 1960 (CD/SES 18/22).

Conformément à cette décision la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube :

- recommande aux Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, lors de l'élaboration de leurs plans de travaux d'amélioration des conditions de navigation et de leurs projets de construction d'ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, sur les Recommandations adoptées ;
- charge l'appareil de la Commission de recueillir les données en vue de l'étude des questions liées à la préparation du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur la section en amont de Devín et des gabarits des passes des ponts sur la section en aval de Brăila ;
- prend note de la déclaration de la délégation yougoslave, selon laquelle elle propose de son côté d'adopter la valeur de 9 m pour la hauteur minima des passes navigables des ponts et considère que la valeur de 9,5 m devrait encore être étudiée.

En connexion avec ceci les autres délégations ont confirmé qu'ils adoptaient pour le secteur Devín—Brăila une hauteur libre d'au moins 9,5 m pour les passes navigables des ponts.

Les Recommandations contiennent trois parties :

I. Gabarits recommandés pour le chenal, les ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

II. Argumentation des gabarits recommandés pour le chenal, les ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

III. Annexes.

# I.

## GABARITS RECOMMANDES POUR LE CHENAL, LES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES ET AUTRES SUR LE DANUBE

### GENERALITES

Les présentes Recommandations tiennent compte des perspectives du développement du trafic sur le Danube et de l'extension de la flotte danubienne.

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

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

### A) GABARITS DU CHENAL

#### § I. *Profondeur minima du chenal*

##### a) *Sur le secteur Devín — Brăila*

*Première étape* ..... au moins 25 dm

Dans la première période d'une durée approximative de 5 ans, à partir de 1960, il convient d'assurer

..... au moins 20 dm

##### *Deuxième étape*

Dans la deuxième étape les profondeurs minima du chenal du Danube doivent être établies en tenant compte des ouvrages d'art (barrages, écluses).

Pour la navigation il conviendrait d'assurer

une profondeur de ..... au moins 35 dm.

Les cotes du niveau de retenue normal sont à présenter à la Commission du Danube par les organismes s'occupant de l'établissement des projets et de l'exploitation des centres hydrauliques.

##### b) *Sur le secteur Brăila — Sulina* ..... au moins 24 pieds

#### § II. *Largeur minima du chenal*

##### a) *Sur les sections à terrain meuble*

1. De Devín à Gönyü ..... au moins 150 m

2. De Gönyü à Sulina ..... au moins 180 m  
avec augmentation jusqu'à 200 m dans les courbes de cette section.

Sur les tronçons particulièrement difficiles il suffit, par exception, de garantir :

— pour la section visée sous point 1. .... au moins 120 m

— pour la section visée sous point 2. .... au moins 150 m

Sur ces sections du fleuve la disposition des ouvrages de régularisation devrait prévoir la possibilité de garantir à l'avenir les largeurs minima indiquées aux points 1 et 2.

b) *Sur les sections à lit ou à seuils rocheux*

Sur de telles sections du fleuve, il convient d'établir la largeur du chenal selon le caractère du lieu et compte tenu des conditions morphologiques ; toutefois, la largeur prévue doit être d'au moins..... 100 m

*Remarque :*

La largeur minima du 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*

Sur tout le parcours navigable du fleuve de Devín à Sulina, d'après l'axe du chenal ..... au moins 1000 m

Sur les sections défavorables par leurs conditions géomorphologiques on peut exceptionnellement admettre que le rayon de courbure minimum soit diminué jusqu'à ..... 750 m

B) GABARITS DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS

§ IV. *Largeur libre*

a) Sur la section Devín — confluent de la Drava au moins 100 m

b) Sur la section en aval de la Drava ..... au moins 150 m

Lors de la construction de pont en arc est admise la largeur libre suivante, calculée d'après la corde de l'arche :

— sur la section visée sous point a) ..... au moins 80 m  
— sur la section visée sous point b) ..... au moins 120 m

§ V. *Hauteur libre* — Sur le secteur Devín — Brăila :

a) Sur les sections de fleuve à courant libre, tant dans la première étape que dans la deuxième au moins 9,50 m  
au-dessus du haut niveau navigable adopté.

b) Sur les sections de fleuve où les conditions de navigabilité seront améliorées par canalisation au moins 10 m  
au-dessus du niveau de retenue normal.

C) GABARITS DES ECLUSES

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 bateaux et des convois, trafic). En général, il serait désirable de prévoir des écluses avec des gabarits permettant le passage simultané d'un remorqueur avec l'ensemble de son convoi.

Il est aussi recommandé que tout projet de construction d'écluse prévoie l'établissement de deux sas accolés, aux gabarits sous-mentionnés, afin de permettre l'éclusage des convois simultanément dans les deux sens.

§ VI. *Dimensions minima des écluses (à titre d'orientation)*

a) *Sur la section Devín—Gönyü*

Longueur utile ..... 230 m

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| Largeur utile .....                          | 24 m      |
| Profondeur au seuil .....                    | 4,5 m     |
| b) <i>Sur la section Gönyü—Budapest</i>      |           |
| Longueur utile .....                         | 260—310 m |
| Largeur utile .....                          | 32—34 m   |
| Profondeur au seuil .....                    | 4,5 m     |
| c) <i>Sur le secteur en aval de Budapest</i> |           |
| Longueur utile .....                         | 310 m     |
| Largeur utile .....                          | 32—34 m   |
| Profondeur au seuil .....                    | 4,5 m     |

*Remarque :*

La largeur utile des écluses doit être la même sur tout le secteur de Gönyü à Sulina.

Afin de réaliser des économies sur 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 manière telle que le petit sas ait une longueur utile d'au moins 100 m.

D) HAUTEUR LIBRE DES CABLES AERIENS TRAVERSANT LE FLEUVE

Il est recommandé d'éviter autant que possible l'installation à travers le fleuve de câbles aériens et de poser les câbles au fond du lit.

§ VII. *Hauteur libre au-dessus du haut-niveau navigable adopté ou du niveau de retenue normal*

- 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
- c) Pour les câbles à haute tension de plus de 110 kV, augmenter de  
1 cm par kV supplémentaire la hauteur libre indiquée au point b).

## II

### ARGUMENTATION DES GABARITS RECOMMANDES POUR LE CHENAL, LES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES ET AUTRES 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 se divisent en général en deux groupes : obstacles naturels et obstacles artificiels.

A) Parmi les obstacles naturels citons :

- a) les endroits où pendant la période des bas niveaux d'eau apparaissent des seuils influençant défavorablement la navigation ;
- b) les sections à chenal relativement étroit ;
- c) les sections à lit rocheux et à fort courant ;
- d) les sections à courbes brusques.

B) Parmi les obstacles artificiels citons les passes navigables des ponts à gabarits insuffisants et les objets coulés gisant dans le lit.

La navigabilité du fleuve peut être améliorée par :

a) la régularisation du courant libre à l'aide de la construction d'ouvrages (digues, épis, traverses) favorisant 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 que écluses ou ascenseurs ;

c) l'application sur certaines sections du fleuve de la méthode indiquée au point a) et sur d'autres, de la méthode indiquée au point b).

Le but de la régularisation du lit est l'établissement dans le lit moyen d'un chenal stable aux gabarits garantis (profondeur, largeur, rayon de courbure) et permettant une navigation sans entrave pendant la période des basses eaux.

Il est connu que le courant libre est régularisé par des digues longitudinales, des épis, des traverses, des travaux d'approfondissement du lit et par des coupures redressant les courbes brusques du lit.

Les travaux de régularisation effectués jusqu'à présent sur le Danube ont sensiblement amélioré les conditions de navigabilité de certaines sections du fleuve. Toutefois, si l'on veut éliminer définitivement les obstacles nautiques entravant actuellement la navigation, des travaux de régularisation considérables doivent encore être 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 de régularisation sur le Danube.

La XIV<sup>e</sup> 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 de navigabilité sur les différentes sections du fleuve.

Toutefois, il faut noter qu'après la construction d'ouvrages d'art sur le Danube, nombre de barrages diviseront le fleuve en biefs, ce dont il s'ensuit que sur ces sections le niveau à adopter comme base pour l'établissement des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques est le niveau de retenue normal, tandis que sur les sections à courant libre et aux points d'intersection des deux niveaux c'est l'étiage navigable et de régularisation qu'il y a lieu d'adopter.

#### A) GABARITS DU CHENAL

##### § 1. *Profondeur minima du chenal*

###### a) *Sur le secteur Devín—Brăila*

###### *Première étape*

Pour donner un net aperçu sur les profondeurs limitatives des diverses sections 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 No 1\*) a été dressé d'après les données dont disposait l'appareil de la Commission.

En outre, il a été établi pour la même période de 12 ans (1946—1957) 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 (Annexe No 2\*).

Après analyse des données indiquées dans les Annexes 1 et 2 et après comparaison, du point de vue des profondeurs limitatives, des situations sur le Danube Moyen et le Bas Danube, il a été établi que les conditions dans lesquelles apparaissent les profondeurs limitatives sur ces sections sont presque identiques.

Afin d'examiner les conséquences de l'apparition des seuils limitatifs, l'appareil de la Commission a étudié, par section de fleuve, l'exploitabilité d'un chaland de 1000 tonnes ainsi que les pertes d'exploitation sur le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina. En vue du calcul des pertes théoriques de l'exploitation d'un chaland de 1000 tonnes, provoquées par l'insuffisance de profondeur sur les seuils, le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina a été partagé en quelques sections caractéristiques, au sujet desquelles l'appareil disposait des données nécessaires. La division a été exécutée compte tenu des difficultés nautiques existant sur certaines sections, les limites des secteurs correspondant, autant que possible, aux frontières d'Etats, aux grands affluents et aux grands ports du Danube.

Les données au sujet des profondeurs journalières sur les seuils limitatifs indiquent pour les diverses sections du Danube les seuils critiques au point de vue de la navigation, c'est-à-dire le seuil qui, sur une section donnée, détermine l'enfoncement maximum autorisé pour les convois, et le chargement maximum théorique admis qui en découle. Le pourcentage calculé de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes, au tirant d'eau maximum de 21 dm est donné pour toutes les sections, par année et pour toute la période 1946—1957, dans un tableau synoptique (Annexe No 3\*). On entend sous "exploitation idéale d'un chaland" l'exploitation d'un chaland de 1000 tonnes d'où sont éliminés tous les facteurs, sauf celui de l'influence directe exercée sur le chargement du chaland par la variation des profondeurs sur les seuils limitatifs.

Les relations existant entre le tirant d'eau et le chargement d'un bâtiment sont indiquées 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% |              |

Le tableau contient, outre le pourcentage de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes au cours de toute l'année, les pertes subies par la navigation par suite de son interruption pendant la période des glaces et des hautes eaux (d'une durée de 1% au moins).

\* Les annexes se trouvent dans les archives de la Commission.

Dans les colonnes du tableau synoptique figurent les pertes survenues par suite des profondeurs insuffisantes sur les seuils, des glaces, des hautes eaux, ainsi que le pourcentage de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes ; toutes les données ont été calculées pour une année entière. Dans les colonnes 17 et 18 du tableau figurent, par section et par année ainsi que pour toute la période, les valeurs caractérisant les conditions défavorables à la navigation du point de vue des profondeurs insuffisantes sur les seuils (moins de 25 dm). Les valeurs données dans la colonne 17 ont été obtenues au moyen de la multiplication du nombre des jours avec profondeur inférieure à 25 dm par l'insuffisance de profondeur exprimée en dm puis l'addition des sommes obtenues. Les valeurs de la colonne 18 indiquent l'insuffisance moyenne des profondeurs sur le seuil limitatif ; ces valeurs ont été obtenues en divisant les valeurs indiquées dans la colonne 17 par le nombre des jours au cours desquels la profondeur était inférieure à 25 dm. Ces valeurs peuvent servir à la comparaison des insuffisances de profondeur par section et par année.

Le tableau synoptique (Annexe 3\*) donne le pourcentage de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes, ainsi que les valeurs des pertes causées à la navigation, calculées compte tenu des pertes occasionnées par les glaces et les hautes eaux.

Il faut noter que les pertes de la navigation calculées auprès de profondeurs de 12 dm et moins (sur la base du graphique indiquant les relations entre le chargement et le tirant d'eau d'un chaland de 1000 tonnes) sont pratiquement égales à 100%, car sur le Danube la plupart des remorqueurs ont un tirant d'eau d'environ 12 dm. Ainsi, aucun remorqueur ne peut naviguer quand les profondeurs sont inférieures à 12 dm, ce qui provoque l'interruption de la navigation. En outre, pratiquement, le pourcentage calculé de l'exploitation idéale d'un chaland de 1000 tonnes baisse considérablement à cause de l'insuffisante largeur de la voie navigable et de sa déformation sur la section des seuils, tout comme par suite de l'effet de nombre d'autres facteurs résultant de l'apparition des seuils. Le degré de l'influence exercée par des facteurs isolés ne peut être effectivement calculé, il n'est indiqué qu'à titre d'exemple :

I — *Chaland faiblement chargé.* Afin d'éviter un allègement coûteux à l'époque où les profondeurs sur les seuils ont tendance à tomber, les chalands sont chargés jusqu'à la limite du tirant d'eau correspondant à la profondeur sur le seuil limitatif. Les pertes survenant de ce fait sont assez considérables, car pour éviter l'allègement lors de la traversée du seuil limitatif, les chalands naviguent un certain temps faiblement chargés (avec un enfoncement moindre) sur les sections à profondeur suffisante.

II — *Allègement et surestaries des chalands.* Il arrive souvent qu'avant que le convoi ait atteint le seuil limitatif, la profondeur sur le seuil tombe et devient inférieure au tirant d'eau des chalands. Dans de tels cas, les chalands doivent soit attendre près du seuil l'augmentation des profondeurs, soit transborder une partie de leur chargement.

III — *Navigation par alternat.* Avec l'apparition de profondeurs insuffisantes la largeur de chenal diminue sensiblement sur certaines sections de seuils. Dans ce cas-là, la rencontre et le dépassement des convois sont interdits.

Par ailleurs, si des travaux de dragage sont effectués sur la section des seuils, des prescriptions quant à la diminution de la vitesse des convois sont aussi souvent introduites.

IV — *Diminution du nombre des chalands dans la composition des convois.* Dans la pratique, quand sur les seuils la largeur du chenal diminue sensiblement et que sa direction subit des modifications fondamentales, la navigation des convois n'est autorisée sur les seuils qu'avec un nombre limité de chalands. Dans de tels cas, le remorqueur doit faire plusieurs parcours afin que tout le convoi puisse traverser le seuil limitatif.

V — *Résistance hydraulique.* Il est connu que la résistance hydraulique est inversement proportionnelle 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 l'exploitabilité 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 d'entretien des stations de signalisation, l'impossibilité de pratiquer la navigation de nuit du fait que les difficultés de manoeuvre sur les seuils provoquent souvent des avaries, etc.

Sans données statistiques exactes sur le mouvement des bâtiments, sur le trafic-marchandises et sa direction par courtes sections de fleuve, de même que sans d'autres données requises, nombre des facteurs susmentionnés provoquant la diminution de l'exploitabilité à 100% d'un chaland de 1000 tonnes ne peuvent être évalués. 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 la section Rajka—Gönyü 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 des restrictions permanentes quant au nombre des chalands admis dans un convoi, des grandes vitesses du courant, de l'emploi de la traction auxiliaire etc., le pourcentage d'exploitation est inférieur à 75—80% de l'exploitation idéale.

Ainsi, afin de déterminer une profondeur de chenal justifiée du point de vue économique, il faut tenir compte, d'une part, des pertes subies par la navigation par suite des profondeurs limitatives sur les seuils et, d'autre part, du coût des travaux à effectuer en vue de garantir les profondeurs nécessaires. Pour ce faire, il faut avoir des données correspondantes, ce dont l'appareil ne dispose pas actuellement. 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 devant correspondre aux travaux de régularisation futurs. Les bâtiments-types proposés sont les suivants :

a) chaland d'une portée en lourd de 1200 tonnes, aux dimensions de  $75 \times 9,5$  m et d'un tirant d'eau de 23 dm ;

b) nouveau type de chaland d'une portée en lourd de 1500 tonnes, aux dimensions de  $85 \times 11$  m et d'un tirant d'eau de 23 dm.

Ces deux chalands-types seront, selon toute probabilité, ceux qui prédomineront 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, et compte tenu des perspectives pour le proche avenir dans le domaine du développement de la navigation sur le Danube et des propositions des Etats danubiens, l'appareil de la Commission estime que, sur ce secteur, il serait justifié d'adopter pour la 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 1960) 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 convenable de recommander pour la deuxième étape une profondeur de chenal minima de 35 dm, à atteindre après la réalisation du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube.

#### *b) Sur la section Brăila — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina*

Pour la section en aval de Brăila avec sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, fréquentée par les bateaux maritimes, on prévoit l'entretien d'une profondeur minima de 24 pieds.

### *§ II. Largeur minima du chenal*

#### *a) Sur les sections de 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 marque les dimensions suivantes :

|                        |          |
|------------------------|----------|
| de Devín à Gönyü ..... | 50— 60 m |
| en aval de Gönyü ..... | 60—100 m |

Vu la formation actuellement la plus usitée des convois avalants (5 unités dans une rangée), il est évident que cette largeur minima de 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 la section Devín — Batina est soumise à des restrictions. Des convois aux largeurs maxima suivantes sont autorisés à y passer :

- sur la section Devín—Gönyü : 40 m pour les convois avalants composés de 4 chalands accouplés ;
- sur la section Gönyü—Batina ; 50 m pour les convois avalants composés de 5 chalands accouplés.

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 et de la formation géomorphologique de la vallée du parcours navigable du Danube 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 la section Devín—Gönyü ..... — 150 m  
sur la section en aval de Gönyü ..... — 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 la largeur minima actuelle du chenal, les profondeurs projetées, la ténuité du terrain du lit, les exigences de la navigation, etc., mais aussi des débits d'eau naturels, c.-à-d. de la puissance du courant permettant d'obtenir dans des conditions naturelles la largeur de chenal requise. Tenant compte de ce qui précède, il semble que les débits d'eau naturels actuels, correspondant à l'étiage navigable et de régularisation adopté (Bratislava 980 m<sup>3</sup>/sec, Budapest 1.100 m<sup>3</sup>/sec., Bogojevo 1.500 m<sup>3</sup>/sec., Orșova 2.200 m<sup>3</sup>/sec. et Oltenița 2.600 m<sup>3</sup>/sec.) permettent, du point de vue hydrologique, de garantir les largeurs minima de chenal recommandées plus haut.

Il faut mentionner que quoique la logique dicte d'établir en aval de Gönyü une largeur de chenal croissante, dont les limites correspondraient aux confluent des grands affluents, toutefois, tenant compte de l'état des travaux de régularisation réalisés jusqu'à présent, il semble opportun de recommander une largeur minima uniforme qui donnerait en même temps satisfaction aux exigences de la navigation normale sur tout le parcours du Danube en aval de Devín.

La garantie de la navigation normale, en particulier dans le domaine de la rencontre et du dépassement, par l'application des dimensions recommandées pour la largeur du chenal peut être argumentée par les considérations suivantes :

Pour assurer la rencontre (dépassement) de deux convois sur la section Devín—Gönyü, 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 en aval de Gönyü, 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 du fait que le chenal y est étroit. Sur ces sections, 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 de chenal en amont de Gönyü — 120 m et en aval de Gönyü — 150 m. Par ailleurs, dans la disposition des ouvrages de régularisation sur de telles sections du fleuve, il convient de prévoir la possibilité d'assurer à l'avenir une largeur de chenal de 150 m en amont de Gönyü, et de 180 m en aval de Gönyü.

*b) Sur les sections à lit ou à seuils rocheux*

Comme on le sait, l'élargissement du chenal sur les sections rocheuses exige de grands investissements, c'est pourquoi il ne serait pas raisonnable de prévoir pour ces sections la largeur recommandée pour les sections à lit à terrain meuble. Ainsi, on y prévoit une largeur minima de 100 m.

*§ III. Rayon de courbure minimum du chenal*

Afin d'avoir un aperçu au sujet des rayons de courbure minima actuels du chenal sur le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina (à l'exception des Portes de Fer), l'appareil de la Commission a élaboré un tableau (Annexe 4\*) dans lequel ont été indiquées les sections à rayon de courbure inférieur à 1250 m.

Comme il ressort 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 celui de 700 m sur le secteur roumain, à Tulcea (milles 38,7—38,4). Lors des très bas niveaux, 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).

Le rayon de courbure minimum du chenal adopté dans le passé par les organismes compétents pour le Danube était : en amont de Gönyü 600 m, en aval de Gönyü 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 de la sinuosité de l'axe du chenal dans les courbes naturelles de certaines sections du fleuve où la navigation ne subit pas d'entraves, 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 convenait :

*a)* de recommander que tout projet visant l'amélioration des conditions de navigation et d'écoulement des glaces prévoie, pour le secteur Devín — sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, un rayon de courbure minimum de l'axe du chenal de 1000 m ;

*b)* d'admettre, exceptionnellement, que le rayon de courbure minimum de l'axe du chenal soit diminué jusqu'à 750 m sur les secteurs défavorables par leurs conditions géomorphologiques.

*B) GABARITS DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS*

*§ IV. Largeur libre*

Les gabarits actuels des passes navigables des ponts sur le parcours navigable Devín-Sulina sont présentés par l'appareil de la Commission dans le tableau annexé (Annexe 5\*).

Il existe actuellement 21 ponts sur le parcours navigable Devín—Sulina (les ponts à Esztergom—Štúrovo (km 718,8) 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 pour le Danube ont adopté les largeurs libres suivantes pour les passes navigables des ponts: en amont de Gönyü — 75 m, et en aval de Gönyü — 100 m.

Comme il a déjà été noté, la largeur maxima autorisée pour les convois sur la section Devín—Batina est de 40 m (Devín—Gönyü) et de 50 m (Gönyü—Batina). En aval de Batina (à l'exception du secteur des Portes de Fer) la largeur des convois n'est pas soumise à restriction.

Eu égard à cette situation et vu 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 — 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 qu'elles correspondront à ses exigences futures.

## § V. *Hauteur libre*

### *Au point a)*

Comme il a déjà été mentionné, l'appareil de la Commission du Danube a présenté un tableau sur les gabarits des passes navigables des 19 ponts se trouvant actuellement sur le secteur Devín—Sulina (Annexe 5\*). La hauteur libre des passes navigables de 11 ponts est supérieure à 8,5 m et celle de 5 ponts à 9,5 m par rapport au haut niveau navigable.

Il découle de la documentation reçue des Etats danubiens qu'actuellement déjà il y a sur le Danube nombre de bateaux à grand tirant d'air, comme par exemple le remorqueur "Baian" qui a une hauteur de 9,80 m, les bateaux à passagers "Belinski", "G. Dimitrov", "G. Kirkov", "Vladimirescu" et "Bratislava" dont la hauteur varie de 9,25 à 11,10 m et des bateaux pratiquant la navigation mixte du type "Balaton", ayant une hauteur de 9,55 m.

En outre, la hauteur de la majorité des engins flottants naviguant sur le Danube (grues, dragues, etc.) atteint environ 10 m.

A l'avenir, le nombre des bateaux pratiquant la navigation mixte, ayant comme il a déjà été mentionné, de plus grands gabarits, sera aussi augmenté. Par suite de la perspective de l'amélioration du chenal navigable par l'augmentation des profondeurs de transit jusqu'à 3,5 m, il y a déjà tendance dans les Etats danubiens à construire des bateaux qui auront une portée en lourd et un tirant d'eau plus grands et, par conséquent, des plus grands tirants d'air lorsqu'ils naviguent à léger.

Il est à noter que par suite du développement du remorquage par la poussée les gabarits des châteaux des pousseurs seront augmentés afin de garantir une meilleure visibilité.

D'ores et déjà, la hauteur libre des passes navigables de quelques ponts ne correspond pas aux besoins d'une navigation sans entraves; il y a des cas où des bateaux aux tirants d'air supérieurs à 8,5 m sont contraints de stationner lors des hauts niveaux, ce qui occasionne des frais supplémentaires.

Vu la situation actuelle et les perspectives du développement de la flotte, il semble justifié et rationnel de recommander pour les passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Devín une hauteur libre de 9,5 m, rapportée au haut niveau navigable adopté pour les sections à courant libre.

*Au point b)*

En adoptant comme base de calcul pour les passes navigables des ponts une hauteur de 9,5 m au-dessus du haut niveau navigable, l'appareil de la Commission tient compte du fait que le Danube est aussi fréquenté par des bateaux à tirant d'air supérieur à 9,5 m qui, sur les sections à courant libre, ne peuvent passer sous les ponts que lorsque les niveaux sont inférieurs au haut niveau navigable. D'autre part, il faut tenir compte que dans les limites des sections de retenue, particulièrement aux abords des centrales hydrauliques, les niveaux seront constants pendant une longue période de temps. Ainsi, pour assurer aux bâtiments à grand tirant d'air la possibilité de passer dans les zones de biefs de retenue, il est proposé d'adopter comme hauteur libre des passes navigables des ponts construits aux abords des barrages la valeur de 10 m au-dessus du niveau de retenue normal, et aux points d'intersection des niveaux celle de 9,5 m au-dessus du haut niveau navigable.

Le tracé de la hauteur des passes navigables des ponts entre ces deux points est calculé d'après le schéma suivant :

1. La courbe de remous en amont de la centrale hydraulique est à tracer auprès du débit et du point initial du bief amont du barrage qui correspondent au haut niveau navigable.
2. La courbe parallèle tracée 9,5 m au-dessus détermine la hauteur d'après les conditions de navigation lors du haut niveau navigable.
3. Une deuxième courbe de remous est tracée auprès d'un débit correspondant à un niveau de 0,5 m inférieur au haut niveau navigable. Dans le tracé de cette courbe le point initial est le niveau normal de retenue.
4. Le tracé parallèle à la deuxième courbe des remous, situé à 10 m au-dessus de cette dernière, détermine la hauteur correspondant aux conditions de passage des bateaux qui exigent sous les ponts une hauteur libre jusqu'à 10 m.

*Remarques :*

1. Au cas où dans une centrale hydraulique à basse pression le haut niveau navigable dans le bief amont du barrage serait de 0,5 m, ou plus, supérieur au niveau de retenue normal, les hauteurs libres sous les ponts établis dans la zone de retenue seront déterminées d'après la courbe des gabarits pour le haut niveau navigable.
2. Au cas où, par suite de conditions exigeant la diminution du niveau des hautes eaux dans la zone de retenue on fait passer les grands débits à un niveau inférieur au niveau de retenue normal, il est nécessaire de tracer, outre la courbe des gabarits pour les débits susmentionnés, la courbe du débit maximum auprès duquel les niveaux normaux peuvent être maintenus dans le bief amont.

Dans la détermination de la hauteur des ponts c'est le tracé supérieur qui sert de tracé de calcul.

## C) GABARITS DES ECLUSES

Le choix des gabarits des écluses est une question fort complexe, car il faut trouver la solution la plus rationnelle, celle qui correspond le mieux aux exigences actuelles et futures de la navigation et qui est 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 les compositions de convois actuels et futurs.

En ce qui concerne le trafic en perspective, il n'y a pas de données exactes pouvant servir à la mise au point de la question concernant la détermination des gabarits des écluses. Quant aux types des bâtiments danubiens, ils diffèrent tant par leurs dimensions que par leurs tonnages. 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 ont 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 en existe de nombreuses variantes comprenant depuis 4 jusqu'à 12 chalands.

Sur la base de ce qui précède, il n'est actuellement pas possible, par suite du manque des données nécessaires, de recommander des gabarits d'écluses économiquement argumentés 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 aux réunions du groupe d'experts des Etats danubiens, tenues en octobre 1958 et en mai 1959.

Il faut noter que dans le passé les organismes compétents pour le Danube adoptèrent 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), à Jochenstein (km 2203,5) et à Ybbs—Persenbeug (km 2060). Les trois écluses sont doublées et ont le gabarit suivant :  $230 \times 24 \times 2,9$  m.

D'après les données recueillies, il a été établi que les dites dimensions ont été fixées afin de garantir l'éclusage 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 avis exprimés aux réunions du groupe d'experts des Etats danubiens (octobre 1958 et mai 1959), les gabarits suivants ont été inclus dans les Recommandations à titre d'orientation :

a) sur la section Devín — Gönyü

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

b) sur la section Gönyü — Budapest

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| longueur utile.....       | — 260—310 m |
| largeur utile.....        | — 32— 34 m  |
| profondeur au seuil ..... | — 3,5 m     |

c) en aval de Budapest

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| longueur utile .....      | — 310 m   |
| largeur utile .....       | — 32—34 m |
| profondeur au seuil ..... | — 4,5 m   |

Les dimensions prévues ont été choisies afin de permettre l'éclusage des convois composés :

1. sur la section Devín—Gönyü : de trois bâtiments en longueur et de deux bâtiments en largeur, c.-à-d. les mêmes dimensions que sur le Haut-Danube, vu que les conditions de la navigation sur la section Devín—Gönyü sont presque identiques à celles du Haut-Danube ;

2. sur la section Gönyü—Budapest : de trois (260 m) ou quatre (310 m) bâtiments en longueur et de trois bâtiments en largeur ;

3. en aval de Budapest : de quatre bâtiments en longueur et de trois bâtiments en largeur.

En ce qui concerne la profondeur au seuil, il est proposé un mouillage de 4,5 m. Cette proposition est basée sur le fait qu'au seuil de l'écluse il doit y avoir une réserve d'au moins 1 m par rapport à la profondeur de transit prévue pour le chenal (pour la deuxième étape, la profondeur de chenal minima prévue est de 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. Cette proposition est basée sur le fait que ces derniers temps on a noté sur les fleuves navigables un accroissement sensible du nombre des chalands automoteurs. Le partage susmentionné est suggéré afin de réaliser une économie sur le temps et le volume d'eau requis pour l'éclusage des automoteurs isolés.

#### D) HAUTEUR LIBRE DES CABLES AERIENS TRAVERSANT LE FLEUVE

L'appareil a dressé un tableau (Annexe 6\*) des hauteurs libres actuelles des câbles aériens traversant le fleuve sur le secteur Devín — Sulina. Les hauteurs libres qui y sont indiquées sont rapportées au niveau d'eau maximum observé sans glace. Comme il ressort de ce tableau, ces hauteurs varient de 12,30 m à 26,30 m.

Il est évident que dans l'intérêt de la navigation l'établissement de câbles aériens devrait, pour autant que possible, être évité ; les Recommandations contiennent des propositions à ce sujet.

Toutefois, les Recommandations prévoient des hauteurs libres correspondantes pour les cas où des câbles aériens seraient établis.

Il est à noter que pour la détermination de la hauteur libre des câbles aériens traversant le fleuve il est d'usage de prendre comme base parmi les bâtiments naviguant sur le fleuve donné, ceux dont les mâts sont les plus hauts, tout en tenant compte 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 qui traversent le Danube sur son parcours navigable de Devín à Sulina, 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, sur le secteur Devín—Sulina il est proposé :

- 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

#### ANNEXES

##### 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 de chenal garantie auprès du niveau d'eau adopté, dans les limites de la largeur réglementaire.

*Largeur minima du chenal* — largeur auprès de la profondeur minima adoptée.

*Tirant d'eau du bâtiment* — distance verticale entre le plan de flottaison et la partie inférieure de la quille ou de l'extrémité de la partie saillante immergée du bâtiment.

*Tirant d'air du bâtiment* — distance verticale entre le plan d'eau et la partie non amovible la plus élevée du bâtiment léger.

*Hauteur libre d'une passe navigable* — distance verticale 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 entre les extrémités saillantes de la passe, dans les limites 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) *Etiage 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 de Devín à Sulina et calculé sur la base d'observations pour une période de 25 ans, sans glace.

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 de Devín au port de Sulina*

| N°<br>d'ordre | Dénomination de la station<br>hydrométrique principale | Cote fixée de l'étiage navigable<br>et de régularisation au-dessus du "0"<br>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.           | Hirșova .....                                          | 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 des années 1944 et 1945), 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 |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------|
|                       |                          | maximum (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              |
| Hirşova .....         | 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 ont été établies sur la base des observations effectuées au cours de la période de 25 ans susmentionnée, 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 Devin 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 des centres hydrauliques.

e) *Tableaux et graphiques*

1. Profondeurs minima observées sur les seuils du secteur Devin—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 Devin—Brăila.
4. Tableau des rayons de courbure du chenal (inférieurs à 1250 m) sur le secteur Devin—Sulina (exception faite du secteur des Portes de Fer).
5. Tableau des gabarits actuels des passes navigables des ponts sur le secteur Devin—Sulina.
6. Tableau des hauteurs libres des câbles aériens sur le secteur Devin—Sulina.
7. Schéma des gabarits indiqués aux § I—III
8. Schéma des gabarits indiqués aux § IV—V
9. Schéma des gabarits indiqués au § VII
10. Profil en long des niveaux de retenue, avec indication des niveaux d'eau caractéristiques et des gabarits des ponts (hauteur libre).

## SCHEMA

### pour le rassemblement des données sur l'état du chenal du Danube

Travaux exécutés du 1<sup>er</sup> avril 19... au 1<sup>er</sup> avril 19... par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales sur leur secteur respectif du Danube, afin de garantir et d'améliorer les conditions de la navigation :

#### *I. Travaux d'entretien et de régularisation*

a) Gabarits de transit effectifs du chenal (profondeur, largeur, rayon de courbure), observés au cours de l'année auprès de la cote d'étiage navigable et de régularisation ou des niveaux qui en sont proches (indiquer les dates).

b) Gabarits de chenal minima (profondeur et largeur) prévus par les travaux de régularisation ou de dragage exécutés d'après l'étiage navigable et de régularisation.

c) Travaux de régularisation effectués pour améliorer le chenal (construction d'ouvrages hydrotechniques, construction ou réparation de digues longitudinales, d'épis, renforcement des berges, travaux de dragage exécutés pour approfondir le chenal, redressement du lit par des coupures, nettoyage du lit, etc.), avec indication des lieux où les travaux ont été exécutés, de leur volume, des dates du commencement et de la fin des travaux, ainsi que des expériences et des résultats acquis (établir les schémas et indiquer les profondeurs relevées sur les secteurs avant et après l'exécution des travaux de redressement et de dragage, les cotes de l'étiage navigable et de régularisation et les dates auxquelles les profondeurs ont été relevées).

d) Travaux exécutés sur le chenal pour le renflouement des bateaux et d'autres obstacles coulés (nombre de bateaux ou d'obstacles renfloués avec indication du lieu et de l'époque des travaux).

e) Travaux exécutés pour améliorer les conditions d'exploitation dans les ports et les conditions d'hivernage dans les hivernages ou les abris d'hiver provisoires (réparation ou construction de nouveaux appontements, quais, renforcement des berges, travaux d'approfondissement du lit, etc.) et construction de nouveaux bassins dans les ports ou les hivernages.

#### *II. Balisage du chenal*

a) Moyens de balisage constants éclairés et simples, flottants et côtiers, avec indication de la date à laquelle ils ont été placés à l'ouverture et enlevés à la clôture de la navigation ; garantie de la visibilité réciproque permettant de naviguer d'un signal à l'autre.

b) Moyens de balisage supplémentaires éclairés et simples, flottants et côtiers et cotes des niveaux auxquels ils sont installés.

c) Sections sur lesquelles le chenal a subi des changements considérables (modification de la direction, ouverture d'un nouveau bras navigable, etc.), avec le schéma des sections (positions ancienne et actuelle).

d) Sections sur lesquelles le kilométrage a éventuellement été modifié.

e) Emploi de nouveaux moyens techniques pour le balisage du chenal (matières réfléchissantes, couleurs phosphorescentes, etc.) et expériences acquises.

f) Avaries des moyens de balisage provoquées par des bateaux ou engins flottants.

### *III. Travaux hydrographiques, hydrologiques et dragages hydrographiques.*

a) Travaux hydrographiques pour les levés du lit et observations hydrologiques et autres effectuées sur les secteurs difficiles, d'après les stations et postes hydrométriques, afin d'étudier la possibilité d'améliorer les conditions de la navigation, compte tenu des points *I/a*, *I/b* et *I/c*.

b) Travaux de sondage sur les seuils et dragages hydrographiques totaux exécutés au moyen de dragues à filin ou à acier, ou effectués sur certaines sections du fleuve après leur libération des glaces.

c) Travaux de mesurage de la vitesse du courant, avec indication des lieux de leur exécution.

### *IV. Service d'information*

a) Mode d'information au sujet des modifications du balisage, des profondeurs effectives sur les seuils et des niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques principales.

b) Prévision des niveaux d'eau et des profondeurs sur les seuils, d'après les stations hydrométriques principales, et des dates de l'apparition et de la disparition des phénomènes de glaces sur le fleuve.

*V. Autres travaux effectués ou mesures adoptées pour améliorer les conditions de navigation et les services fournis à la batellerie dans les ports, y compris les modifications subies par des facteurs à caractère constant, qui ont influencé la stabilité du chenal.*

## DISPOSITIONS RELATIVES AU SECRETARIAT ET AUX SERVICES DE LA COMMISSION DU DANUBE ET A LEUR FONCTIONNEMENT

Les présentes Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube, et à leur fonctionnement (CD/SES 18/28—1) ont été approuvées à la XVIII<sup>e</sup> session de la Commission par la décision du 30 janvier 1960 (CD/SES 18/28).

Conformément à cette décision, les Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube adoptées par la IX<sup>e</sup> session, le 14 décembre 1953, et le Règlement de fonctionnement des sections du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube adopté par la X<sup>e</sup> session, le 15 juin 1954, sont considérés non valables.

### I. GÉNÉRALITÉS

1. L'appareil de la Commission du Danube se compose du Secrétariat et des Services (art. 9 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube).

Le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube sont créés pour exécuter les tâches indiquées à l'art. 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et accomplissent toutes les tâches et obligations dont les charge, conformément à ses devoirs et à sa compétence, la Commission du Danube.

2. Le Président et le Secrétaire de la Commission exercent la direction générale et le contrôle de l'activité du Secrétariat et des Services (art. 9 et 10 des Règles de procédure de la Commission du Danube). Si le Président se trouve temporairement dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions pour des raisons de santé, par nécessité de s'absenter ou pour toute autre cause, il est remplacé par le Vice-Président (art. 8 des Règles de procédure).

3. A la tête du Secrétariat et des Services se trouve le directeur assisté de ses adjoints, un pour le Secrétariat et un pour les Services.

En son absence, le directeur est suppléé par un de ses adjoints.

A la tête de chaque section se trouve un chef de section (art. 38. des Règles de procédure de la Commission du Danube).

4. Le directeur assume la direction du travail du Secrétariat et des Services et assure la préparation des documents pour les sessions de la Commission et de ses organes. En outre, il présente à la Commission le rapport sur l'activité du Secrétariat et des Services.

5. Le directeur, ses adjoints et les chefs de section sont personnellement responsables de leur travail devant la Commission et se tiennent, pendant les sessions, à la disposition de la Commission et des groupes de travail lors de l'examen des questions relevant de leur compétence (art. 38 des Règles de procédure).

6. Le directeur, ses adjoints et les chefs de section du Secrétariat et des Services sont nommés par la Commission du Danube pour une durée de 6 ans. Tous les autres fonctionnaires du Secrétariat et des Services sont nommés par le Président et le Secrétaire sur consultation du Directeur.

7. Tout le personnel de la Commission est, pour autant que possible, recruté sur une base d'égalité, en ce qui concerne le nombre et l'importance des postes, parmi les ressortissants des Etats membres de la Commission mis à la disposition de la Commission.

Tous les fonctionnaires répondent de leur travail devant leurs supérieurs.

8. Le tableau du personnel du Secrétariat et des Services et les conditions de rémunération du travail des fonctionnaires de l'appareil de la Commission sont établis par la Commission sur consultation du directeur (art. 42 des Règles de procédure).

9. Tous les employés non-inscrits au tableau du personnel, nécessaires pour assurer le travail de la Commission, sont engagés et congédiés par le directeur sur la base de contrats de travail conclus compte tenu de la législation du pays où siège la Commission. Le nombre des postes et des employés du personnel non-inscrit au tableau du personnel doit être concerté avec le Président et le Secrétaire de la Commission.

10. Le règlement spécial déterminant en détails les droits et les obligations des fonctionnaires de la Commission est établi par la Commission sur proposition ou consultation préalable du directeur.

## II. SECRÉTARIAT

Le Secrétariat se compose de trois sections :

A — Section de correspondance, d'édition et des archives

B — Section administrative et d'intendance

C — Comptabilité

*A — Section de correspondance, d'édition et des archives*

1. Le travail de la section est dirigé par le chef de section qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour le Secrétariat.

En son absence, le chef de section est remplacé par le juriste en chef.

2. La section de correspondance, d'édition et des archives :

a) reçoit et expédie la correspondance de la Commission ;

b) assure, en dû temps, l'envoi aux représentants de l'ordre du jour préliminaire de la session ordinaire de la Commission ainsi que de tous les documents nécessaires.

Au cours de la session la section assure la traduction, la dactylographie et la distribution en temps voulu aux délégations des propositions, amendements et autres documents présentés à l'examen de la session par les représentants ;

c) assure la traduction de tout le matériel et de tous les documents reçus ou établis par la Commission, la traduction orale des interventions faites aux séances des sessions et des groupes de travail, ceci en conformité des règles concernant les langues officielles de la Commission (art. 33—37 des Règles de procédure de la Commission du Danube), la sténographie au cours des séances des sessions de la Commission et, si nécessaire, des groupes de travail, et, sur demande d'un représentant, envoie la copie du document demandé ;

d) dresse, rédige et publie les procès-verbaux des sessions de la Commission ainsi que des groupes de travail et les envoie aux représentants en temps voulu ;

e) corrige les textes et assure l'édition des recommandations, des ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation, des atlas et autres documents publiés par la Commission pour les besoins de la navigation ;

f) assure la dactylographie des documents de la Commission, ainsi que la traduction et la dactylographie de la documentation élaborée par les sections de l'appareil de la Commission ;

g) établit deux fois par mois la copie du registre de la correspondance reçue et expédiée et l'envoie aux représentants ;

h) garde les documents en bonne et due forme et répond de leur intégrité dans les archives de la Commission. Les documents doivent être régulièrement et systématiquement classés dans les archives et, au besoin, mis à la disposition des fonctionnaires de la Commission ;

i) organise et tient la bibliothèque de la Commission.

La bibliothèque est complétée par de nouveaux livres, journaux et autres publications selon les propositions des sections de l'appareil de la Commission et dans la limite des fonds prévus au budget ;

j) étudie les questions juridiques relevant du domaine de la navigation sur les voies d'eau intérieures et présentant de l'intérêt du point de vue du régime de la navigation sur le Danube et de son application et présente à la Commission des rapports et des propositions à ce sujet.

Participe à la préparation<sup>1</sup> des documents de la Commission traitant aussi des questions d'ordre juridique ;

k) tient à jour les dossiers des cadres du personnel et, sur instruction du directeur, dresse les actes de nomination, de libération et de mutation des fonctionnaires de l'appareil de la Commission ;

Prépare les ordonnances afférant à l'appareil de la Commission et contrôle leur exécution.

3. La réception, la distribution et l'expédition de la correspondance ainsi que sa conservation et son classement dans les archives sont assurés de manière telle que chaque document soit facilement trouvable ou que, sur la base des inscriptions du registre, il puisse être établi dans quelle section de l'appareil il se trouve.

Dans ce but :

a) toute la correspondance arrivant à la Commission est reçue par la Section de correspondance, d'édition et des archives ;

b) un timbre indiquant la date d'arrivée et le numéro d'ordre de son enregistrement est apposé sur la correspondance reçue ;

c) la correspondance reçue est présentée au directeur et, suivant ses indications, transmise à la section correspondante par l'entremise du directeur adjoint ;

d) la correspondance reçue, à l'exception des documents de comptabilité, est, après avoir été traitée, déposée dans les archives munie des signatures des fonctionnaires qui, conformément aux instructions du directeur, devaient en prendre connaissance ;

e) la correspondance est expédiée par l'entremise de la section de correspondance, d'édition et des archives, une copie en étant obligatoirement déposée dans les archives. La correspondance se fait sur du papier à lettre portant en tête „Дунайская Комиссия“ “Commission du Danube” et est signée par le Président, le Secrétaire, le directeur ou ses adjoints, conformément à l'art. 12 des Règles de procédure ;

f) l'enregistrement de la correspondance expédiée comprend l'inscription du numéro de sortie, de la date d'expédition, du destinataire, du résumé de la lettre et du nombre des annexes.

#### B — Section administrative et d'intendance

1. Le travail de la section est dirigé par le chef de section qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour le Secrétariat.

En son absence, il est remplacé par l'intendant de l'immeuble.

2. La section administrative et d'intendance :

a) dirige le travail des employés non-inscrits au tableau du personnel, tient à jour leur dossier et veille à l'application de leurs conditions de travail ;

b) assume l'entretien en bon état des locaux de service, des logements et autres locaux de la Commission ;

c) exécute les travaux administratifs et d'intendance liés à la préparation et au déroulement des sessions et des réunions de la Commission ;

d) assure l'exécution des commandes relatives à l'édition des publications de la Commission ;

e) assume l'achat des objets d'inventaire nécessaires et des fournitures de bureau ;

f) assume l'entretien et la tenue en évidence de tous les biens de la Commission ;

g) assure l'application à tous locaux et biens de la Commission des mesures de protection contre l'incendie et tout autre danger ;

h) assure le transport pour les besoins de la Commission ;

i) exécute tous les autres travaux liés à l'activité administrative de la Commission ;

j) avec l'autorisation du directeur, correspond avec les organismes locaux sur les questions d'ordre administratif.

## C — Comptabilité

1. Le travail de la section est dirigé par le chef-comptable qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour le Secrétariat, sauf pour les questions afférant à la dépense des moyens budgétaires.

En son absence, il est remplacé par le caissier-comptable.

2. Il entre dans la compétence de la section de :

a) effectuer les opérations financières en cas d'exécution des travaux visés à l'art. 8 point c) de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;

b) établir le projet du budget et contrôler son exécution ;

c) contrôler les versements des annuités des Etats danubiens destinées à couvrir les frais d'entretien de la Commission et de son appareil ;

d) assurer l'exécution de toutes les opérations financières de la Commission, tenir les livres de comptabilité, le livre de caisse ;

e) établir le rapport mensuel sur l'emploi des crédits et l'envoyer aux représentants à la Commission ;

f) préparer les propositions relatives à l'emploi du budget à examiner aux sessions ;

g) tenir en évidence et, en collaboration avec la Section administrative et d'intendance, inventorier annuellement tous les biens de la Commission ;

h) tenir l'archive des documents financiers.

## III. SERVICES

Les Services comprennent 4 sections :

A — Section technique

B — Section de navigation

C — Section hydrométéorologique

D — Section de planification et de statistique.

### A — Section technique

Le travail de la section est dirigé par le chef de section qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour les Services.

En son absence, le chef de section est remplacé par l'ingénieur en chef.

2. Il entre dans la compétence de la section de :

a) recueillir et étudier la documentation nécessaire, et avec la participation de la Section de navigation, de la Section hydrométéorologique et de la Section de planification et de statistique, élaborer le plan général des grands travaux à effectuer sur le Danube dans l'intérêt de la navigation et sur la base des propositions et des projets des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, ainsi que participer à l'élaboration du devis général de ces travaux ;

b) préparer les propositions concernant les consultations données par la Commission du Danube aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales sur les problèmes ayant trait à l'exécution des travaux nécessaires afin d'assurer et d'améliorer la navigation sur le Danube ;

c) exécuter des travaux de recherches scientifiques, élaborer des traités scientifiques et préparer des propositions au sujet des consultations à donner et des recommandations à faire aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales sur les problèmes concernant la régularisation et l'exécution des grands travaux sur le Danube ;

d) élaborer, avec la participation de la Section de navigation, de la Section hydrométéorologique et de la Section de planification et de statistique, le plan de l'exécution des travaux visés à l'art. 4 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et préparer les propositions concernant les conditions d'exécution de ces travaux ;

e) préparer les propositions au sujet des consultations à donner et des recommandations à faire aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales en ce qui concerne la réalisation du plan des grands travaux à exécuter sur le Danube dans l'intérêt de la navigation et contrôler l'exécution dudit plan ;

f) participer à l'élaboration des recommandations relatives à la coordination des services hydrométéorologiques sur le Danube ;

g) recueillir auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales les informations au sujet des travaux hydrotechniques exécutés sur leurs secteurs du Danube en vue de l'amélioration des conditions de navigation, et les étudier ;

h) participer à l'élaboration des questions du financement des travaux d'amélioration des conditions de navigation, visés à l'art. 4 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;

i) participer à l'élaboration des questions concernant l'établissement de taxes spéciales destinées à couvrir les frais de l'exécution des travaux spéciaux assurant le maintien en bon état ou l'amélioration des conditions de navigation ;

j) recueillir auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales les informations sur l'application des Recommandations de la Commission relatives aux gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube et les étudier ;

k) préparer pour publication les documents élaborés par la section.

## B — *Section de navigation*

1. Le travail de la section est dirigé par le chef de section qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour les Services.

En son absence, il est remplacé par l'ingénieur en chef.

2. Il entre dans la compétence de la section de :

a) participer, en commun avec les sections Technique, Hydrométéorologique et de Planification et de statistique, à l'établissement du plan général des grands travaux à effectuer sur le Danube dans l'intérêt de la navigation, sur la base des propositions et des projets des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales ;

b) élaborer des recommandations en vue de l'établissement d'un système uniforme de balisage pour tout le parcours navigable du Danube ;

c) élaborer les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, compte tenu des conditions spécifiques de tel ou tel secteur, y compris les dispositions fondamentales relatives au service de pilotage ;

d) élaborer les règles unifiées de la surveillance fluviale sur le Danube ;

e) établir des routiers et préparer pour publication des ouvrages de référence sur les questions d'ordre nautique, des cartes de navigation, des atlas et autres ouvrages pour les besoins de la navigation ;

f) élaborer des recommandations pour l'unification des règles des surveillances douanière, sanitaire, vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube ;

g) exécuter des recherches scientifiques et élaborer des traités scientifiques au sujet de la navigation sur le Danube ;

h) préparer des propositions au sujet des consultations à donner et des recommandations à faire par la Commission aux Etats danubiens en ce qui concerne l'introduction dans la pratique des dispositions fondamentales et des règles relatives à la navigation sur le Danube et veiller à leur application ;

i) recueillir auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales des informations au sujet de la navigation, du balisage et des surveillances fluviale, sanitaire, douanière, vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube ;

j) rassembler les données sur les bâtiments affectés par les Etats danubiens au service de la surveillance fluviale et préparer à l'intention des représentants des informations à leur sujet.

#### C — *Section hydrométéorologique*

1. Le travail de la section est dirigé par le chef de section qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour les Services.

En son absence, il est remplacé par l'ingénieur en chef.

2. Il entre dans la compétence de la section de :

a) participer en commun avec les sections Technique, de Navigation, de Planification et de statistique à l'établissement du plan général des grands travaux à exécuter sur le Danube dans l'intérêt de la navigation sur la base des propositions et des projets des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales.

b) élaborer des recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et des services hydrométéorologiques sur le Danube ;

c) établir un bulletin hydrologique uniforme, des ouvrages de référence et des annuaires hydrologiques du Danube ;

d) établir, pour le Danube, les prévisions de longue et de courte durée ;

e) exécuter des recherches scientifiques et élaborer des traités scientifiques sur l'hydrométéorologie du bassin danubien ;

f) préparer des propositions au sujet des consultations à donner et des recommandations à faire par la Commission aux Etats danubiens dans le domaine des problèmes de la coordination des services hydrométéorologiques sur le Danube et surveiller l'application de cette dernière ;

g) rassembler et étudier les informations des Etats danubiens au sujet des travaux hydrométéorologiques exécutés dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation sur le Danube et les bulletins hydrométéorologiques journaliers indiquant l'état des éléments hydrométéorologiques sur le Danube.

#### D — *Section de planification et de statistique*

1. Le travail de la section est dirigé par le chef de section qui est directement subordonné au directeur-adjoint pour les Services.

En son absence, il est remplacé par l'économiste en chef.

2. Il est de la compétence de la section de :

a) recueillir et étudier les données statistiques relatives à la navigation sur le Danube, entrant dans le domaine des questions relevant de la compétence de la Commission, et les préparer en vue de leur publication ;

b) préparer les propositions au sujet des consultations données aux Etats danubiens sur les questions concernant les statistiques de la navigation sur le Danube ;

c) établir en commun avec les sections Technique, de Navigation et Hydrométéorologique, le devis général conforme au plan général des grands travaux à effectuer sur le Danube dans l'intérêt de la navigation.

d) élaborer les questions concernant le financement des travaux visant l'amélioration de la navigation, indiqués à l'article 4 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube ;

e) élaborer les questions concernant l'établissement de taxes spéciales destinées à couvrir les frais d'exécution des travaux spéciaux assurant le maintien en bon état ou l'amélioration des conditions de navigation ;

f) étudier les questions liées à l'établissement des droits de navigation et des taxes particulières perçus sur les bâtiments afin de couvrir les dépenses faites en vue d'assurer la navigation ;

g) étudier et élaborer les questions d'ordre économique ayant trait au Danube ;

h) établir le projet de plan de travail annuel de la Commission conformément aux décisions de la session ;

i) contrôler l'exécution du plan de travail annuel de la Commission approuvé par la session de la Commission ;

j) participer à l'établissement du budget de la Commission.

## MODIFICATIONS AU SYSTEME UNIFORME DE L'AMENAGEMENT DES VOIES NAVIGABLES DU DANUBE

La XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube a adopté par sa décision du 29 janvier 1960 (CD/SES 18/29) les modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (CD/SES 18/29-1).

La caractéristique des feux à employer dans ce Système et les propositions au sujet de l'application de matières réfléchissantes sur les signaux de balisage doivent encore être examinées par le groupe d'experts dont la réunion se tiendra en septembre 1960. En outre, ce groupe d'experts aura à examiner aussi, du point de vue de leur rédaction, les parties générales des chapitres.

La XVIII<sup>e</sup> session de la Commission du Danube recommande aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de réaliser la modification du balisage du Danube en deux étapes devant prendre fin aux termes suivants :

- a) première étape : 1<sup>er</sup> avril 1965
- b) deuxième étape : 1<sup>er</sup> avril 1968.

## GENERALITES

Le chenal du Danube, à partir du point où commence la navigation jusqu'à la sortie en Mer Noire par le canal de Sulina, est balisé d'après le système latéral qui indique la position de ses côtés par rapport au cours d'un bateau suivant le chenal.

Les côtés "droit" et "gauche" du chenal sont adoptés de l'amont vers l'aval.

Sur tout le parcours navigable du Danube le balisage indique les limites, la direction et la profondeur du chenal et marque les obstacles et les ouvrages situés sur le chenal ou dans sa proximité.

En principe, sur tout le parcours navigable du Danube, le balisage flottant et côtier doit fonctionner sans interruption (de jour et de nuit) à partir du moment où la voie navigable est libérée des glaces jusqu'au moment où elle est prise par les glaces, et être corrigé selon les modifications du niveau des eaux.

A l'époque des hautes eaux et de la débâcle le balisage constant, enlevé afin d'être préservé des dommages éventuels, est remplacé par des jalons de couleurs correspondant à celles adoptées pour marquer les côtés du chenal.

L'emploi, selon la nécessité, de tel ou tel signal prévu dans le présent Système uniforme du balisage du Danube et sa disposition appartiennent aux organismes compétents des Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Le Système uniforme du balisage du Danube comprend les signaux suivants :

**PARTIE I — *Signaux flottants balisant les côtés du chenal, les dangers nautiques et l'axe du chenal :***

- balise (bouée), jalon, espar droits ;
- balise (bouée), jalon, espar gauches ;
- balise (bouée), espar de jonction et de bifurcation ;
- balise (bouée), espar indiquant l'axe du chenal.

**PARTIE II — *Signaux côtiers balisant les traversées, la position du chenal par rapport aux rives, les points saillants de la rive et les dangers pénétrant dans le lit :***

- feu côtier (phare) de la rive droite ;
- feu côtier (phare) de la rive gauche ;
- signal de traversée de la rive droite ;
- signal de traversée de la rive gauche ;
- jalons d'alignement de la rive droite ;
- jalons d'alignement de la rive gauche ;
- feu côtier (phare) de jonction sur les îles ;
- feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans les bassins portuaires ;
- signal côtier balisant les points dangereux.

**PARTIE III — *Signalisation des passes navigables des ponts, des écluses et des sections fermées à la navigation :***

- signaux marquant les passes navigables des ponts fixes ;
- signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles ;
- signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses ;
- signaux d'interruption de la navigation sur certains secteurs.

**PARTIE IV — *Signaux côtiers spéciaux :***

**A) *Signaux d'obligation :***

- obligation de s'arrêter ;
- obligation de prendre une direction déterminée ;
- obligation d'émettre un signal sonore ;
- obligation d'observer une vigilance particulière.

**B) *Signaux d'interdiction :***

- interdiction d'amarrer ;
- interdiction de dépasser ;
- interdiction de croiser et de dépasser ;
- interdiction d'ancrer ;

— interdiction de créer des remous.

C) *Signaux de restriction :*

— “Renseignez-vous, il y a des restrictions” ;

— “Tirant d’air limité” ;

— “Largeur limitée”.

D) *Signaux d’indication :*

— aire d’amarrage ;

— aire d’ancrage ;

— aire de virage (rondeau) ;

— câble aérien traversant le fleuve ;

— bac ne naviguant pas librement ;

— poste d’appel téléphonique ;

— profondeur et largeur du chenal sur les seuils ;

— signal indiquant la fin d’une prescription absolue.

Chaque signal sus-visé porte le numéro (1—37) sous lequel il figure dans les planches\*.

La mise en pratique du Système uniforme modifié du balisage du chenal du Danube sera réalisée en deux étapes.

Dans la première étape (jusqu’au 1<sup>er</sup> avril 1965) seront modifiées selon le Système uniforme, la forme et la couleur des signaux côtiers spéciaux, la couleur des feux et les forme et couleur des panneaux signalant les passes navigables des ponts et les écluses, ainsi que la forme et la signification des signaux d’interruption de la navigation sur certains secteurs.

La deuxième étape prévoit la modification selon le Système uniforme, de la forme et de la couleur des panneaux et des corps, ainsi que celle de la couleur et de la caractéristique des feux sur le reste des signaux flottants et côtiers, à savoir des signaux suivants :

balise (bouée), jalon, espar droits

balise (bouée), jalon, espar gauches

balise (bouée), jalon, espar de bifurcation

feu côtier (phare) de la rive droite

feu côtier (phare) de la rive gauche

signal de traversée de la rive droite

signal de traversée de la rive gauche

jalons d’alignement de la rive droite

jalons d’alignement de la rive gauche

feu côtier (phare) de bifurcation sur les îles

feu côtier (phare) d’hivernage et d’accès dans un bassin portuaire

signaux côtiers marquant les points dangereux.

Cette modification devra être effectuée simultanément sur tout le parcours navigable du Danube et réalisée pour l’ouverture de la saison de navigation de 1968 si à cette époque il y avait des glaces sur le Danube, ou, au cas où il n’y en aurait pas, pour le 1<sup>er</sup> avril 1968.

L’établissement des signaux prévus par le Système uniforme modifié du balisage des chenaux navigables sera porté à la connaissance des bateliers au moyen d’avis aux bateliers.

\* Les planches se trouvent dans les archives de la Commission.

La description détaillée de la forme des signaux, de leur voyant et de leur corps, ainsi que de la couleur des feux prévus par le Système uniforme du balisage des chenaux navigables du Danube figure ci-après.

## PARTIE I<sup>ère</sup>

### SIGNAUX FLOTTANTS BALISANT LES COTES DU CHENAL, LES DANGERS NAUTIQUES ET L'AXE DU CHENAL

Les signaux flottants balisant les côtés du chenal, les obstacles nautiques et les dangers pénétrant dans le lit comprennent, d'après le Système uniforme du balisage du Danube, des balises (bouées) lumineuses et simples, des jalons et des espars.

*Les signaux de la rive droite sont rouges et ont un feu rouge. Les signaux de la rive gauche sont noirs et ont un feu vert.*

*La bifurcation et la jonction du chenal sont marquées par des balises (bouées) lumineuses et simples, des jalons et des espars. Ces signaux sont peints en noir et en rouge et ont un feu blanc.*

*L'axe du chenal sur de larges étendues d'eau exemptes de dangers nautiques (il s'agit des biefs en forme de lac qui seront créés après la réalisation du schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube) peut être marqué par des balises (bouées) lumineuses et simples peintes en noir et blanc avec un feu blanc à caractéristique différant de celle des feux sur les signaux de bifurcation et de jonction de chenal.*

Les flotteurs de ces balises (bouées) lumineuses et simples peuvent être de forme et de construction quelconques, mais la forme de leurs voyants doit correspondre à celle prévue dans le Système uniforme du balisage du Danube, c'est-à-dire les balises (bouées) droites seront *cylindriques*, les balises (bouées) gauches, *coniques*, les balises (bouées) de bifurcation et de jonction du chenal *sphériques* et les balises indiquant l'axe du chenal auront la forme de *sablier*. Ces voyants peuvent être de construction quelconque, notamment compacte ou ajourée.

Selon les sections du fleuve, la hauteur minima des voyants sur les balises (bouées) lumineuses sera la suivante :

0,8 m en amont de Gönyü,  
1,2 m en aval de Gönyü.

Les balises (bouées) marquant les côtés et l'axe du chenal ont des feux à éclats d'une durée totale de 3,5 secondes au maximum. Les balises (bouées) de bifurcation lumineuses ont aussi des feux à éclats mais à caractéristique rythmée, d'une durée totale de 2,0 secondes au maximum.

Selon les sections du fleuve, la visibilité des feux doit être de :

2 km au moins en amont de Gönyü,  
3 km au moins en aval de Gönyü.

Les balises (bouées) peuvent être munies de réflecteurs radars on être recouvertes soit de matières réfléchissantes, soit de couleur phosphorescente, ce qui, dans chaque cas, sera publié dans les avis aux bateliers. Au

cas où il serait fait usage de matières réfléchissantes, leurs couleurs devront correspondre aux couleurs adoptées pour les feux marquant les côtés du chenal.

Les *signaux auxiliaires* prévus dans le Système uniforme du balisage du Danube sont des *jalons* et des *espars* de construction quelconque dont les voyants doivent correspondre à ceux des balises (bouées) et, en principe, avoir la forme de corps de rotation. Toutefois, sur les sections où par suite des conditions spécifiques du fleuve les corps de rotation ne sont pas utilisables, les voyants peuvent être plats.

Les voyants auront les dimensions minima suivantes :

cylindrique : hauteur — 0,4 m, base — 0,3 m

conique : côtés — 0,4 m

sphérique : diamètre — 0,4 m

en forme de "sablier" : hauteur — 0,4 m, base — 0,3 m.

Pour signaler la bifurcation et la jonction du chenal ainsi que la direction recommandée de l'axe du chenal sur les sections du fleuve où la navigation est pratiquée de jour et de nuit, il est recommandé de ne placer que des balises (bouées) lumineuses, les signaux non éclairés ne pouvant qu'entraver la navigation de nuit.

#### A) SIGNAUX BALISANT LES COTES DU CHENAL

*Balise (bouée) lumineuse et simple, jalon et espar droits*

(Planche I/1)

1. *Dénomination et but du signal* : La balise (bouée) droite fait partie du balisage flottant et marque les limites du chenal et sa direction ; elle balise le côté droit du chenal et les dangers de la rive droite. Les *avalants* laissent ce signal à *tribord* et les montants à *bâbord*.

2. *Forme du signal* : flotteur de forme et de construction quelconques avec voyant cylindrique.

3. *Couleur du signal* : flotteur et voyant (cylindrique) peints en rouge.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu rouge à éclats.

5. *Jalon et espar droits* de construction quelconque, avec voyant cylindrique. La perche du jalon est barrée de raies horizontales rouges et blanches qui s'alternent, l'espar et son voyant sont peints en rouge. Ces jalons flottants et espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) droite.

*Balise (bouée) lumineuse et simple, jalon et espar gauches*

(Planche I/2)

1. *Dénomination et but du signal* : La balise (bouée) gauche est un signal flottant qui marque les limites du chenal et sa direction ; elle balise le côté gauche du chenal et les dangers de la rive gauche. Les *avalants* laissent ce signal à *bâbord* et les montants à *tribord*.

2. *Forme du signal* : flotteur de forme et de construction quelconques, avec voyant conique.

3. *Couleur du signal* : flotteur et voyant (conique) peints en noir.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu vert à éclats.

5. *Jalon et espar gauches* : de construction quelconque, avec voyant conique. La perche du jalon est barrée de raies horizontales noires et blanches qui s'alternent, l'espar et son voyant sont peints en noir. Ces jalons flottants et espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) gauche.

#### B) SIGNAUX DE JONCTION ET DE BIFURCATION DU CHENAL

*Balise (bouée) lumineuse et simple, jalon et espar de bifurcation*

(Planche I/3)

1. *Dénomination et but du signal* : La balise (bouée) de bifurcation fait partie du balisage flottant ; elle marque la jonction et la bifurcation du chenal, et balise en outre les dangers nautiques situés sur le chenal. Les avalants et les montants laissent ce signal soit à bâbord, soit à tribord.

2. *Forme du signal* : flotteur de forme et de construction quelconques, avec voyant *sphérique*. Dans des cas exceptionnels le voyant sphérique peut être remplacé par un disque.

3. *Couleur du signal* : voyant sphérique et flotteur barrés de raies horizontales rouges et noires qui s'alternent.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu blanc à éclats (rythmé).

5. *Jalon et espar de bifurcation* : de construction quelconque, avec voyant sphérique. Le jalon et l'espar sont barrés de raies horizontales rouges et noires (deux de chaque couleur) qui s'alternent, leur voyant est rouge barré au milieu d'une raie noire horizontale. Ces jalons flottants et espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) de bifurcation.

#### C) SIGNAUX INDIQUANT L'AXE DU CHENAL

*Balise (bouée) lumineuse et simple et espar indiquant l'axe du chenal*

(Planche I/4)

1. *Dénomination et but du signal* : La balise (bouée) indiquant l'axe du chenal fait partie du balisage flottant. Sur une large étendue d'eau exempte de dangers nautiques elle peut marquer l'axe du chenal.

2. *Forme du signal* : flotteur de forme et de construction quelconques, muni d'un voyant en forme de "sablier".

3. *Couleur du signal* : flotteur peint en blanc et voyant (sablier) barré de raies blanches et noires horizontales (deux de chaque couleur).

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu blanc à éclats ou à groupes d'éclats.

5. *Espar marquant l'axe du chenal* : de construction quelconque, muni d'un voyant en forme de "sablier". L'espar est barré de raies blanches et noires horizontales (deux de chaque couleur) et le voyant peint en blanc est barré au milieu d'une raie noire horizontale. L'espar sert aux mêmes fins que la balise (bouée) indiquant l'axe du chenal.

## PARTIE II

### SIGNAUX CÔTIERS BALISANT LES TRAVERSEES, LA POSITION DU CHENAL PAR RAPPORT AUX RIVES, LES POINTS SAILLANTS DE LA RIVE ET LES DANGERS PENETRANT DANS LE LIT

Le Système uniforme du balisage du Danube prévoit des signaux côtiers pour le balisage des traversées, de la position de l'axe du chenal, des points saillants de la rive et des dangers pénétrant dans le lit.

Les feux côtiers (phares) de la rive droite ont des panneaux bordés d'une bande rouge et des feux rouges, et ceux de la rive gauche des panneaux bordés d'une bande noire et des feux verts.

Les feux côtiers (phares) d'hivernage et d'accès des bassins portuaires portent des panneaux rectangulaires et ont des feux fixes verts.

Les feux côtiers (phares) ont des feux à éclats d'une durée totale d'au moins 5,0 secondes, c'est-à-dire plus longue que celle des feux à éclats sur les signaux flottants.

Les signaux de traversée et les jalons d'alignement sur les deux rives ont des panneaux jaunes barrés au milieu d'une raie noire verticale et des feux jaunes.

Les signaux de traversée et les jalons d'alignement ont des feux à éclats ou à groupes d'éclats. Au cas où seuls des feux à éclats sont employés sur les deux rives, la durée totale des feux de la rive gauche sera d'au moins 5,0 secondes, et celle des feux de la rive droite sera augmentée d'au moins 2,0 secondes.

En cas d'utilisation pour les signaux de traversée de feux à éclats et de feux à groupes d'éclats, ces derniers seront installés sur les signaux de la rive droite et, au cas où seuls des feux à groupes d'éclats sont utilisés, les feux à caractéristique impaire seront installés sur les signaux de la rive gauche et ceux à caractéristique paire sur les signaux de la rive droite.

Sur les jalons d'alignement d'avant seront installés des feux à éclats. La durée de l'éclat de ces feux sera supérieure à celle de l'occultation, la durée totale des feux des jalons d'avant de la rive droite devant être augmentée de 2,0 sec. par rapport à la durée totale de ceux de la rive gauche. Sur les jalons arrières seront placés des feux fixes.

Les voyants des feux côtiers (phares) de bifurcation et de jonction du chenal, installés sur les îles, seront barrés de raies horizontales rouges et noires (deux de chaque couleur) et auront des feux blancs rythmés ; toutefois, afin de pouvoir les distinguer du feu de la balise (bouée) de bifurcation, leur durée totale sera augmentée à 3,0 sec.

La visibilité minima des feux doit être de 2 km ; elle sera augmentée selon le caractère de la section de fleuve.

Les poteaux des signaux côtiers sont peints en blanc (sauf les jalons d'alignement qui, dans des cas exceptionnels, peuvent être noirs), leur construction pouvant être de forme quelconque. Toutefois, les formes de leurs voyants et de leurs panneaux doivent correspondre à celles prévues dans le Système uniforme du balisage du Danube, notamment :

— sur les feux côtiers (phares) et les jalons de traversée et d'alignement de la rive droite : des panneaux carrés ;

— sur les feux côtiers (phares) et les jalons de traversée et d'alignement de la rive gauche : des panneaux losangiques ;

— sur les feux côtiers (phares) de bifurcation installés sur les îles : des panneaux en forme de disque ;

— sur les feux côtiers (phares) des hivernages et des accès des bassins portuaires des deux rives : des panneaux carrés ;

— sur les signaux côtiers balisant les points dangereux :

sur la rive droite : des panneaux triangulaires placés la pointe tournée vers le bas ;

sur la rive gauche : des panneaux triangulaires placés la pointe tournée vers le haut.

Sur tous les signaux côtiers, les panneaux et les corps peuvent être construits soit d'une pièce, soit en lattis.

La hauteur minima des signaux côtiers et les dimensions minima de leurs panneaux et corps sont les suivantes :

— hauteur des feux côtiers (phares), des signaux de traversée et des feux (phares) de bifurcation installés sur les îles : en amont de Gönyü — 3 m, en aval de Gönyü — 4 m ;

— hauteur des signaux côtiers balisant les points dangereux : 2,5 m ;

— côtés des panneaux carrés sur les feux côtiers (phares) de la rive droite :  $0,8 \times 0,8$  m ;

— côtés des panneaux losangiques sur les feux côtiers (phares) de la rive gauche : 0,8 m ;

— côtés des panneaux losangiques et carrés des signaux de traversée :  $1,0 \times 1,0$  m et de ceux indiquant les seuils :  $1,2 \times 0,4$  m ;

— diamètre des disques sur les feux (phares) de bifurcation installés sur les îles : 0,8 m ;

— hauteur des panneaux triangulaires équilatéraux sur les signaux côtiers balisant les points dangereux : 0,8 m.

La hauteur des jalons d'alignement et les dimensions de leurs panneaux seront établies dans chaque cas selon la longueur de la section de perceptibilité de l'alignement afin de leur assurer une visibilité normale. L'axe du chenal peut aussi être marqué par d'autres formes d'alignement, tel l'alignement de visée dont les dimensions seront aussi établies pour chaque cas séparément, selon la longueur de la section de perceptibilité.

## FEU COTIER (PHARE) DE LA RIVE DROITE

(Planche II/5)

1. *Dénomination et but du signal.* Le feu côtier (phare) de la rive droite fait partie du balisage côtier et indique approximativement la direction du chenal et, avec les signaux flottants, balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive droite, en servant en même temps de point de repère. Le signal est installé sur la rive droite.

2. *Forme du signal* : poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau carré est placé sous la plate-forme du fanal.

3. *Couleur du signal* : poteau peint en blanc, le panneau carré rouge bordé de deux bandes étroites blanches horizontales.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu rouge à éclats.

FEU CÔTIER (PHARE) DE LA RIVE GAUCHE  
(Planche II/6)

1. *Dénomination et but du signal*. Le feu côtier (phare) de la rive gauche fait partie du balisage côtier; il indique approximativement la direction du chenal et, avec les signaux flottants, balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive gauche en servant en même temps de point de repère. Le signal est installé sur la rive gauche.

2. *Forme du signal* : poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau losangique est placé sous la plate-forme du fanal.

3. *Couleur du signal* : poteau blanc, la partie supérieure du panneau losangique est peinte en noir et la partie inférieure en blanc.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu vert à éclats.

SIGNAL DE TRAVERSEE DE LA RIVE DROITE  
(Planche II/7)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal de traversée de la rive droite fait partie du balisage côtier et indique le commencement et la fin de la traversée du chenal d'une rive à l'autre. Le signal est installé sur la rive droite.

2. *Forme du signal* : poteau ayant au sommet un fanal éclairant en direction de l'axe du chenal. Un panneau-indicateur de la traversée est placé sous la plate-forme du fanal et forme avec le poteau un angle de 50—60°. Un panneau carré est installé au milieu du poteau, perpendiculairement à l'axe du chenal. Si le signal indique deux traversées, il aura deux panneaux-indicateurs (double signal de traversée).

3. *Couleur du signal* : poteau et panneau-indicateur peints en blanc ; panneau carré jaune, barré au milieu d'une raie noire verticale.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu jaune à éclats ou à groupe d'éclats (à caractéristique paire).

SIGNAL DE TRAVERSEE DE LA RIVE GAUCHE  
(Planche II/8)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal de traversée de la rive gauche fait partie du balisage côtier et indique le commencement et la fin de la traversée du chenal d'une rive à l'autre. Le signal est installé sur la rive gauche.

2. *Forme du signal* : panneau ayant au sommet un fanal éclairant en direction de l'axe du chenal. Un panneau-indicateur de la traversée est installé sous la plate-forme du fanal en formant avec le poteau un angle de 50—50°.

Un panneau losangique est installé au milieu du poteau, perpendiculairement à l'axe du chenal. Si le signal indique deux traversées, il aura deux panneaux-indicateurs (double signal de traversée).

3. *Couleur du signal* : poteau et panneau-indicateur peints en blanc ; panneau losangique jaune, barré au milieu d'une raie noire verticale.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu jaune à éclats ou à groupe d'éclats (à caractéristique impaire).

#### JALONS D'ALIGNEMENT DE LA RIVE DROITE

(Planche II/9)

1. *Dénomination et but du signal*. Les jalons d'alignement de la rive droite font partie du balisage côtier et indiquent d'une manière plus précise l'axe du chenal. Ces signaux sont installés sur la rive droite.

2. *Forme du signal* : poteau ayant au sommet un fanal éclairant dans une direction déterminée. Un panneau carré est installé sous la plate-forme du fanal.

3. *Couleur du signal* : poteau peint en blanc et panneau jaune barré au milieu d'une raie noire verticale.

4. *Couleur et caractéristique de feu* : feu jaune à éclats sur le jalon avant, feu jaune fixe sur le jalon arrière.

#### JALONS D'ALIGNEMENT DE LA RIVE GAUCHE

(Planche II/10)

1. *Dénomination et but signal*. Les jalons d'alignement de la rive gauche font partie du balisage côtier et indiquent d'une manière plus précise l'axe du chenal. Les signaux sont placés sur la rive gauche.

2. *Forme du signal* : poteau ayant au sommet un fanal éclairant dans une direction déterminée. Un panneau losangique est installé sous la plate-forme du fanal.

3. *Couleur du signal* : poteau peint en blanc, panneau jaune barré au milieu d'une raie noire verticale.

4. *Couleur et caractéristique du feu* : feu jaune à éclats sur le jalon avant, feu jaune fixe sur le jalon arrière.

#### FEU DE JONCTION (PHARE) SUR LES ILES

(Planche II/11)

1. *Dénomination et but du signal*. Le feu de jonction (phare) sur les îles est installé aux extrémités de l'île au point où celle-ci partage le lit en deux bras navigables.

2. *Forme du signal* : poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un voyant en forme de disque est installé sous la plate-forme du fanal.

3. *Couleur du signal* : poteau peint en blanc, le disque barré de raies noires et rouges horizontales (deux de chaque couleur).

4. *Couleur et caractéristique de feu* : feu blanc à éclats (rythmé).

## FEU COTIER (PHARE) D'HIVERNAGE ET D'ACCES D'UN BASSIN PORTUAIRE (Planche II/12)

1. *Dénomination et but signal.* Le feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès d'un bassin portuaire indique l'accès dans les hivernages et les bassins portuaires.

2. *Forme du signal :* poteau ayant au sommet un fanal dont le feu est visible de tous les côtés. Un panneau carré vert, barré au milieu d'un trait blanc vertical est installé sous la plate-forme du fanal. Le signal est installé sur le mur frontal par rapport au courant, sur un fondement supplémentaire portant le nom du bassin ou de l'hivernage. Cette inscription est éclairée par un feu blanc dirigé.

3. *Couleur du signal :* signal et partie frontale du fondement blancs, inscriptions en noir.

4. *Couleur et caractéristique du feu :* feu vert fixe.

## SIGNAL COTIER INDIQUANT LES POINTS DANGEREUX (Planche II/13)

Les points dangereux et les côtés du chenal seront balisés par des signaux flottants (balise-bouée, espar et jalon) prévus dans la partie I. Toutefois, si dans certains cas il est plus opportun d'établir des signaux côtiers, le balisage employé est le suivant :

1. *Dénomination et but du signal.* Le signal côtier indiquant les points dangereux est un signal auxiliaire marquant les ouvrages (digues, épis, etc.) pénétrant dans le lit. Il peut aussi baliser les points saillants de la rive qui pendant la période des hauts-niveaux se trouvent sous-eau.

2. *Forme et couleur du signal :* poteau blanc portant au sommet des panneaux :

a) sur la rive droite : un panneau triangulaire équilatéral placé la pointe tournée vers le bas ;

b) sur la rive gauche : un panneau triangulaire équilatéral placé la pointe tournée vers le haut.

Sur les deux rives les panneaux sont blancs, ceux de la rive droite bordés de rouge et ceux de la rive gauche, de noir. La bande rouge peut être recouverte d'une couleur phosphorescente rouge et la bande noire d'une couleur phosphorescente verte.

## PARTIE III

### SIGNALISATION DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS, DES ECLUSES ET DES SECTIONS FERMEES A LA NAVIGATION

Le Système uniforme du balisage du Danube prévoit des panneaux, des pavillons et des feux fixes pour la signalisation des passes navigables des ponts fixes et mobiles, des entrées et sorties des écluses, ainsi que de l'interruption de la navigation sur certaines sections du fleuve.

Le passage des bâtiments sous les ponts fixes ou mobiles se pratique par des passes navigables déterminées, signalées de jour par des panneaux losangiques et de nuit par des feux verts fixes. Les passes navigables fixées pour la navigation dans les deux sens sont signalées tant pour les avalants que

pour les montants, les passes navigables à trafic en sens unique n'étant marquées que du côté où le passage est autorisé. Si un pont fixe a deux passes navigables, l'une pour les avalants et l'autre pour les montants, les faces où le passage est interdit seront signalées par des signaux d'interdiction.

De jour, l'axe de la largeur libre de la passe navigable d'un pont fixe sera marqué soit par un panneau losangique jaune (trafic dans les deux sens) installé sur l'armature du pont, soit par deux panneaux losangiques jaunes superposés (trafic en sens unique).

De nuit, l'axe de la largeur libre de la passe navigable est signalé, selon le cas, par un feu jaune ou par deux feux jaunes superposés. Toutefois, ces feux peuvent être remplacés par des feux fixes éclairant les panneaux.

Au cas où la passe navigable d'un pont fixe n'est pas disponible dans toute sa largeur pour le passage des bâtiments, les limites de la partie navigable en dehors desquelles il est défendu de naviguer sont signalées par deux panneaux losangiques rouge et blanc (les deux couleurs séparées verticalement) et installés sur l'armature du pont avec la partie blanche tournée vers la passe navigable. De nuit, les panneaux doivent être éclairés.

La recommandation aux bâtiments de se tenir dans les limites de la partie navigable du pont est signalée par deux panneaux losangiques peints en vert et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) la partie verte tournée vers la passe navigable du pont. De nuit, les panneaux sont remplacés par des feux verts, fixes. La sécurité du passage par les passes navigables de pont non signalées à cette fin n'est pas garantie.

Les piles des passes navigables peuvent être éclairées de l'intérieur, l'éclairage devant être conçu de manière à éviter l'éblouissement.

De jour, l'autorisation de passer sous un pont mobile est signalée par deux panneaux losangiques peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) installés sur les côtés du passage et, de nuit, par deux feux verts fixes.

La visibilité des panneaux et des feux doit garantir aux bateliers, compte tenu de la vitesse actuelle des bateaux, la perception en temps utile des passes navigables des ponts, afin de leur donner la possibilité de choisir à temps la direction de leur cours.

Des feux fixes sont prévus pour la signalisation de jour et de nuit de l'entrée et de la sortie des écluses.

Les passes navigables des ponts, l'entrée et la sortie des écluses seront signalées par des feux verts fixes.

Les passes des ponts, les écluses et les sections de fleuve fermées à la navigation seront signalées par des feux rouges fixes et par des panneaux rectangulaires rouges barrés au milieu d'une raie horizontale blanche ou par un pavillon rouge.

Des feux fixes rouges (passage interdit) ou verts (passage autorisé) peuvent être employés à l'entrée dans les bassins portuaires, les hivernages etc., pour régler le trafic par alternat, ces signaux devant être installés sur la droite des bateaux venant du fleuve. Toutefois, dans des cas exceptionnels, ces signaux peuvent être installés sur la gauche des bateaux venant du fleuve dans un bassin portuaire ou un hivernage, fait qui sera porté à la connaissance des bateliers par un avis à la batellerie.

En ce qui concerne les sections de fleuve aux conditions de navigation particulières, où se pratique seul le trafic par alternat réglé par des stations de signalisation (sémaphores), la forme et la signification des signaux seront établies par les organismes compétents des Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales.

Néanmoins, les signaux qui seront introduits sur de telles sections du fleuve doivent différer des signaux déjà adoptés pour d'autres sections du fleuve au cas où ils comportent une autre signification.

#### SIGNAUX MARQUANT LES PASSES NAVIGABLES DES PONTS FIXES (Planche III/14)

1. *Dénomination et but du signal. Signaux marquant les passes navigables des ponts fixes.*

2. Des passes navigables déterminées seront établies pour le passage des bateaux sous les ponts fixes ; leur signalisation sera la suivante :

*de jour*, pour marquer la passe navigable où le trafic dans les deux sens est autorisé : un panneau losangique jaune installé sur l'armature du pont, les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut l'autre vers le bas ; pour marquer la passe navigable où seul le trafic en sens unique est praticable : deux panneaux losangiques jaunes, les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut l'autre vers le bas.

Si la passe navigable n'est pas disponible dans toute sa largeur pour le passage des bateaux, les limites de la partie navigable seront marquées par deux panneaux losangiques peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) installés sur la partie inférieure de l'armature du pont, les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut l'autre vers le bas ;

*de nuit*, deux feux verts fixes installés sur les piles du pont ou sur la partie inférieure de l'armature du pont selon la largeur de la partie navigable. En outre, un feu jaune fixe sera installé sur l'armature du pont, à l'axe de la largeur disponible de la passe, pour indiquer la passe navigable à trafic dans les deux sens, la passe où seul le trafic en sens unique est autorisé étant signalée par deux feux jaunes fixes superposés.

Si la passe est fermée pour la navigation, ceci sera signalé de nuit par un feu rouge fixe installé sur l'armature du pont à l'axe de la passe et, de jour, par un panneau rouge rectangulaire barré au milieu d'une raie blanche horizontale.

#### SIGNAUX MARQUANT LES PASSES NAVIGABLES DES PONTS MOBILES (Planche III/15)

1. *Dénomination et but du signal. Signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles.*

2. Si le passage des bâtiments est autorisé, la partie mobile du pont est signalée :

*de jour*, par deux panneaux losangiques peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement) marquant la largeur de la passe mobile du pont et placés les pointes des angles aigus tournées l'une vers le haut, l'autre vers le bas ;

*de nuit*, par deux feux verts fixes marquant la largeur de la passe mobile du pont.

3. *De nuit*, l'interdiction temporaire du passage sous la partie mobile du pont sera signalée par un feu rouge fixe, et de jour par un panneau rectangulaire rouge barré au milieu d'un trait blanc horizontal.

4. *De nuit*, l'interdiction prolongée du passage sous la partie mobile du pont sera signalée par deux feux rouges fixes superposés et, de jour, par deux panneaux rectangulaires rouges, superposés, barrés au milieu d'une raie blanche horizontale.

#### SIGNAUX MARQUANT L'ENTREE ET LA SORTIE DES ECLUSES

(Planche III/16)

1. *Dénomination et but des signaux. Signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses.*

2. L'autorisation d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux verts fixes, juxtaposés : "Entrée autorisée".

3. Au cas où l'entrée dans l'écluse sera incessamment autorisée, ceci est signalé par un feu rouge et un feu vert fixes, juxtaposés : "Préparez-vous à vous mettre en marche".

4. L'interdiction d'entrer est signalée par deux feux rouges fixes, juxtaposés.

5. Les écluses hors service sont marquées par deux feux rouges fixes, superposés.

6. L'autorisation de sortir d'une écluse est signalée par un feu vert fixe, et l'interdiction, par un feu rouge fixe.

#### SIGNAUX D'INTERRUPTION DE LA NAVIGATION SUR CERTAINS SECTEURS

(Planche III/17)

1. Le barrage du chenal navigable ainsi que l'interdiction d'entrer dans un bras, bassin ou hivernage (trafic en sens unique) sont signalés comme suit :

a) *barrage provisoire du chenal*

*de jour*, un panneau rectangulaire rouge barré au milieu d'une raie blanche ou un pavillon rouge. Si le passage est autorisé, il n'y a pas lieu d'appliquer ces signaux ;

*de nuit*, un feu rouge fixe.

b) *barrage prolongé du chenal*

*de jour*, deux panneaux rectangulaires rouges barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, ou deux pavillons rouges superposés ;

*de nuit*, deux feux rouges fixes superposés.

L'autorisation d'entrer dans un bras, bassin ou hivernage (trafic en sens unique) est signalée par un feu vert fixe installé sur la droite d'un bateau venant du fleuve.

2. Les sections du fleuve où se trouvent des obstacles sous-eau ou des engins flottants au travail dans la région desquels il est défendu de créer des remous seront marquées :

a) *du côté libre du chenal*

*de jour*, par un pavillon rouge-blanc ou par un panneau rouge-blanc ;  
*de nuit*, par un feu fixe rouge et un feu fixe blanc, superposés.

b) *du côté où le chenal est fermé*

*de jour*, par un pavillon rouge ou par un panneau rouge,  
*de nuit*, par un feu fixe rouge.

c) *si le passage est libre des deux côtés*

*de jour et de nuit*, par les signaux indiqués sous a), installés des deux côtés du chenal ;

d) *si le passage est fermé des deux côtés*

*de jour et de nuit*, par les signaux indiqués sous b).

## PARTIE IV

### SIGNAUX COTIERS SPECIAUX

Afin de permettre aux bateliers d'adopter en temps utile des mesures de précaution et de recevoir les informations au sujet des restrictions introduites sur telle ou telle section du fleuve, le Système uniforme du balisage du Danube prévoit des signaux côtiers spéciaux.

Ces signaux sont des panneaux rectangulaires ou carrés portant les symboles correspondants. Les panneaux des signaux d'obligation, d'interdiction et de restriction sont blancs bordés d'une bande rouge et portent des symboles noirs. Les panneaux des signaux d'indication sont bleus avec des symboles blancs.

Les dimensions minima des panneaux carrés sont de  $1,0 \times 1,0$  m et celles des panneaux rectangulaires de  $1,5 \times 1,0$  m. Les dimensions du panneau indiquant la profondeur et la largeur du chenal sur les seuils peuvent être augmentées selon le nombre des seuils.

Les signaux indiquant l'introduction d'une restriction ou avertissant les bateliers de la présence d'un passage de bac, d'un câble aérien, etc. sur leur voie seront installés aux abords (en amont et en aval) des sections auxquelles ils se rapportent afin que les bateliers puissent adopter à temps les mesures de précaution et exécuter les manoeuvres nécessaires. Ces signaux ne seront pas placés à moins de 500 m lors de l'approche d'amont et 300 m lors de l'approche d'aval.

Les signaux doivent être nettement visibles et, de nuit, éclairés par des feux blancs fixes. Les panneaux seront installés à au moins 4 m au-dessus du haut niveau.

Selon la signification des signaux spéciaux, des panneaux indiquant la distance ou les limites de la section à laquelle le signal se rapporte pourront y être ajoutés.

#### A. SIGNAUX D'OBLIGATION

##### OBLIGATION DE S'ARRETER

(Planche IV/18)

1. *Dénomination et but du signal.* Le signal "Obligation de s'arrêter" peut être placé devant un ouvrage fermé (écluse) ou un poste de douane pour marquer la limite que les bâtiments ne doivent pas franchir.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré blanc, bordé d'une bande rouge et barré au milieu d'une raie noire horizontale.

OBLIGATION DE PRENDRE UNE DIRECTION DETERMINEE  
(Planche IV/19)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Obligation de prendre une direction déterminée*" indique la direction du trafic.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc avec un panneau rectangulaire au sommet. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge et porte au milieu une flèche noire horizontale.

OBLIGATION D'EMETTRE UN SIGNAL SONORE  
(Planche IV/20)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Obligation d'émettre un signal sonore*" est placé aux abords des sections où il est prescrit aux bâtiments d'émettre un signal sonore.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc avec un panneau carré au sommet. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge et porte au milieu un disque noir.

OBLIGATION D'OBSERVER UNE VIGILANCE PARTICULIERE  
(Planche IV/21)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Obligation d'observer une vigilance particulière*" informe les bateliers de la nécessité d'adopter des mesures de vigilance particulière, comme par exemple à l'approche d'un passage de bac ou d'une section où des restrictions sont introduites.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc avec un panneau carré au sommet. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge et porte au milieu un trait noir vertical.

**B. SIGNAUX D'INTERDICTION**

INTERDICTION D'AMARRER  
(Planche IV/22)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Interdiction d'amarrer*" indique la limite de la section du fleuve où il est interdit aux bateaux d'amarrer à la rive.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge ; au milieu du panneau est apposée en noir (caractère latin) la lettre "P".

INTERDICTION DE DEPASSER  
(Planche IV/23)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Interdiction de dépasser*" indique les limites de la section où le dépassement est interdit.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge. Si le dépassement des bateaux et des convois est interdit sur cette section, le panneau porte deux flèches parallèles noires dirigées vers le haut. Si seul le dépassement des convois est interdit, le panneau porte des flèches doubles.

#### INTERDICTION DE CROISER ET DE DEPASSER

(Planche IV/24)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Interdiction de croiser et de dépasser*" indique les limites de la section où le croisement et le dépassement sont interdits.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge. Deux flèches noires verticales, l'une tournée vers le haut et l'autre vers le bas, sont apposées sur le panneau.

#### INTERDICTION D'ANCERER

(Planche IV/25)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Interdiction d'ancrer*" indique les limites de la section du fleuve où il est interdit de jeter ou de laisser traîner les ancres.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge. Une ancre noire renversée est apposée au milieu du panneau.

#### INTERDICTION DE CREER DES REMOUS

(Planche IV/26)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Interdiction de créer des remous*" indique les limites de la section où il est interdit au bateau de créer des remous.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge. Au milieu, le panneau porte deux traits noirs horizontaux, ondulés.

#### C. SIGNAUX DE RESTRICTION

„RENSEIGNEZ-VOUS, IL Y A DES RESTRICTIONS"

(Planche IV/27)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "*Renseignez vous, il y a des restrictions*" indique le lieu où des renseignements peuvent être obtenus.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est blanc bordé d'une bande rouge.

#### TIRANT D'AIR LIMITE

(Planche IV/28)

1. *Dénomination et but du signal*. "*Le signal-indicateur de tirant d'air limité*" indique la hauteur libre de l'ouvrage d'art par rapport au niveau d'eau.

2. *Forme et couleur du signal* : soit un poteau blanc portant au sommet un panneau carré (signal placé aux abords d'un ouvrage), soit un panneau carré (signal placé sur l'ouvrage). Le panneau est blanc, bordé d'une bande rouge, et porte dans sa partie supérieure un triangle équilatéral noir la pointe vers le bas ; sous le triangle, des chiffres noirs indiquent en centimètres la hauteur libre de l'ouvrage rapportée au niveau correspondant au "O" de la station hydrométrique la plus proche.

#### LARGEUR LIMITEE

(Planche IV/29)

1. *Dénomination et but du signal*. "Le signal-indicateur de largeur limitée" marque les ouvrages à largeur limitée pour le passage des bateaux.

2. *Forme et couleur du signal* : soit un poteau blanc portant au sommet un panneau carré (signal placé aux abords d'un ouvrage), soit un panneau carré (signal placé sur l'ouvrage). Le panneau est blanc, bordé d'une bande rouge, et porte des deux côtés des triangles équilatéraux noirs les pointes juxtaposées ; des chiffres noirs apposés entre les deux triangles indiquent en mètres la largeur libre de l'ouvrage.

#### D. SIGNAUX D'INDICATION

##### AIRE D'AMARRAGE

(Planche IV/30)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "Aire d'amarrage" signale les limites de la section du fleuve où l'amarrage est autorisé.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte la lettre "P" (en caractère latin) peinte en blanc.

##### AIRE D'ANCRAGE

(Planche IV/31)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal "Aire d'ancrage" signale les limites de l'aire où le stationnement des bateaux est autorisé ou recommandé.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte une ancre blanche la verge en l'air.

##### AIRE DE VIRAGE „RONDEAU"

(Planche IV/32)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal de virage (rondeau) indique l'aire de virage pour les bâtiments.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte deux demi-cercles peints en blanc.

##### CABLES AERIENS TRAVERSANT LE FLEUVE

(Planche IV/33)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal indiquant "les câbles aériens traversant le fleuve" est placé aux abords des points où des câbles à haute tension ou des câbles télégraphiques et téléphoniques traversent le fleuve.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte une flèche diagonale brisée, dirigée vers le coin gauche inférieur du panneau.

BACS NE NAVIGUANT PAS LIBREMENT  
(Planche IV/34)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal marquant les “bacs ne naviguant pas librement” indique les sections de fleuve où passe le bac à treuil.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est bleu et porte à un tiers de son bord inférieur un trait blanc horizontal au-dessus duquel sont dissinés en blanc les contours d'un navire.

POSTE D'APPEL TELEPHONIQUE  
(Planche IV/35)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal “poste d'appel téléphonique” indique le lieu où se trouve un tel poste.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau est bleu et porte au milieu un récepteur blanc en position verticale.

PROFONDEUR ET LARGEUR DU CHENAL SUR LES SEUILS  
(Planche IV/36)

1. *Dénomination et but du signal*. Le panneau “profondeur et largeur du chenal sur les seuils” indique la profondeur et la largeur du chenal sur les seuils d'une section donnée.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc avec au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est bleu et porte en blanc, en haut, la date (jour et mois), au milieu, le nom du seuil et son kilomètre, en bas, au numérateur, la profondeur en centimètres et au dénominateur, la largeur en mètres sur le seuil.

SIGNAL INDIQUANT LA FIN D'UNE PRESCRIPTION ABSOLUE  
(Planche IV/37)

1. *Dénomination et but du signal*. Le signal “fin d'une prescription absolue” signale la fin d'une prescription absolue valable dans un sens.

2. *Forme et couleur du signal* : poteau blanc ayant au sommet un panneau rectangulaire. Le panneau est bleu et porte au milieu le symbole correspondant de prescription absolue peint en blanc.

**PROPOSITION DE LA DELEGATION  
DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE**

La délégation hongroise propose que l'appareil de la Commission rassemble en 1960 les informations sur les règles relatives à la procédure de l'examen des cas d'avarie, en vigueur dans les Etats danubiens, et présente une information correspondante à la XIX<sup>e</sup> session de la Commission.

La délégation hongroise est guidée à ce sujet par les considérations que les règles concernant la procédure de l'examen des cas d'avarie ont une importance exceptionnelle pour la navigation sur le Danube.