ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ

TOM 19

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 19

Dix-neuvième session

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 19

DIX-NEUVIEME SESSION

tenue à Budapest du 18 janvier au 1er février 1961

(Procès-verbaux Nos 106-111)

SOMMAIRE

	Page	S
LISTE DES DELE	GATIONS	1
PROCES-VERBAL	N° 106 (séance du 18 janvier 1961) 298	5
	Ouverture de la session	6
	Adoption de l'ordre du jour 296	3
	Formation des groupes de travail 29	7
	Examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960 29	7
PROCES-VERBAL	N° 107 (séance du 21 janvier 1961)	9
	Examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960	1
	Examen du projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965)	3
	Examen du projet de Fiche de seuil sur le Danube 304	4
PROCES-VERBAL	N° 108 (séance du 26 janvier 1961) 309	5
	Examen du projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube 30'	7
	Examen du rapport sur les résultats de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques 308	8
	Examen de l'Information sur les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube 309	•
PROCES-VERBAL	N° 109 (séance du 27 janvier 1961) 31	1
	Examen du projet des Attestations de bord unifiées 31	3
	Examen du texte du Système de balisage uniforme sur le Danube, de la caractéristique de ses feux et des recommandations au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage	4
	Examen du projet de Dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets pétroliers provenant des bateaux	4

	Examen de l'information sur les renseignements ras- semblés au sujet des règlements relatifs à la procé- dure d'enquête en cas d'avarie, en vigueur dans les Etats danubiens	314
	Examen de l'Information de l'appareil de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales et du Rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube de Mohács à Sulina (km 1447-0), organisé par la Commission du Danube	316
PROCES-VERBAL	N° 110 (séance du 31 janvier 1961)	319
	Examen du rapport sur les résultats de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions d'ordre juridique et financier	321
	Examen du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube	321
	Examen de la question de l'introduction de quelques modifications dans les Règles de procédure et dans les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement (proposition de la République d'Autriche)	321
	Examen du projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961	
PROCES-VERBAL	N° 111 (séance du 1er février)	327
	Poursuite de l'examen et adoption du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961	
	Adoption du budget de la Commission du Danube pour 1961	
	Adoption de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXe session	330
	Examen du point « Divers » de l'Ordre du jour	
	Clôture de la session	. 331
	ECISIONS	
	Ordre du jour de la XIXe session de la Commission du Danube — CD/SES 19/14	335
	Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1960—CD/SES 19/15	337
	Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commis- sion du Danube pour 1960 — CD/SES 19/17	

des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961–1965) — CD/SES 19/18	339
Décision concernant le projet de Fiche de seuil du Danube — CD/SES 19/19	340
Décision concernant l'examen du rapport sur les résultats de la réunion d'experts en questions hydrométéorologiques — $\mathrm{CD/SES}\ 19/21$	341
Décision concernant l'examen du projet des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube — CD/SES 19/24	343
Décision au sujet de l'information de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales et du rapport des experts sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube de Mohács (km 1447) à Sulina (mille 0), organisé par la Commission du Danube — CD/SES 19/26	344
Décision concernant le projet de Dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets pétroliers provenant des bateaux — $$ CD/SES $$ 19/28	345
Décision concernant le projet d'Attestation de bord unifiée – CD/SES 19/29	346
Décision au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission sur les bâtiments affectés au service de la surveillance fluviale — CD/SES 19/30	347
Décision concernant l'Information sur les renseignements rassemblés au sujet des règles appliquées par les Etats danubiens lors de l'enquête des cas d'avarie — CD/SES 19/34	348
Décision concernant le rapport sur les résultats de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions d'ordre juridique et financier — CD/SES 19/44	349
Décision au sujet de la nomination et de la libération de fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube — CD/SES 19/45	350
Décision concernant le Système de balisage uniforme sur le Danube (examen de la caractéristique des feux et des recommandations au sujet de l'application de matières réfléchissantes sur les signaux de balisage) — CD/SES 19/46	351
Décision sur les questions juridiques — CD/SES 19/47	
Plan de travail de la Commission du Danube pour 1961	
- CD/SES 19/48	353

	Ordre du jour à titre d'orientation de la $XX^{\rm e}$ session de la Commission du Danube — CD/SES 19/49	358
	Décision sur les questions financières (examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et des aspects financiers du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission) — CD/SES 19/50	360
NNEXES II — P	APPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL	363
	Rapport du groupe de travail pour les questions financières (rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960) — CD/SES 19/12	365
	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 1960 — CD/SES 19/13	368
	Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique — CD/SES 19/16	
	Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques — CD/SES 19/20	376
	Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube — CD/SES 19/22	380
	Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique — CD/SES 19/25	383
	Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques — CD/SES 19/38	388
	Rapport du groupe de travail pour les questions financières (examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et des aspects financiers du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube) — CD/SES 19/42	393
NNEXES III — D	OCCUMENTS ADOPTES	397
	Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 — CD/SES 19/3	399
	Information sur les renseignements rassemblés au sujet des règles appliquées par les Etats danubiens lors de l'enquête sur les cas d'avarie — CD/SES 19/4	421
	Information sur les bâtiments affectés par les Etats danubiens à la surveillance fluviale sur le Danube — CD/SES 19/8	427

Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube — CD/SES 19/9	434
Rapport financier sur l'exécution du budget pour 1960 – CD/SES 19/10	471
Bilan au 1er janvier 1961 — Annexe 1 au doc. CD/SES 19/10	475
Note explicative au Rapport sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960 — Annexe 2 au doc. CD/SES 19/10	476
Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube — CD/SES 19/23	482
Rapports des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube de Mohács (km 1447) à Sulina (mille 0), organisé par la Commission du Danube — CD/SES 19/27	490
Attestation de bord — CD/SES 19/31	
Système de balisage uniforme sur le Danube —	
CD/SES 19/32	508
Formulaire de fiche de seuil du Danube - CD/SES 19/33	540
Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information — CD/SES $19/35$	542
Schéma du Code de transmission des prévisions à courte écheance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours — CD/SES 19/36	547
Schéma du Code de transmission des sommes des précipitations par décades — CD/SES 19/37	548
Budget de la Commission du Danube pour 1961 — CD/SES 19/39	549
Règlement relatif aux droits et obligations des fonction- naires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 19/41	550
Traitements des fonctionnaires de la Commission du Danube inscrits au tableau du personnel — CD/SES 19/43	558
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions d'ordre juridique et financier — CD/SES 19/51	559
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques	565

LISTE DES DELEGATIONS

Délégation autrichienne

Walther Peinsipp Karl Strobl Franz Schlaffer Hans Müllner Franz Glasel Helmut Tades Karl Fuchs Helmut Schurz

Hermann Fröhlich Alfred Preissl

Kristiou Stoïtchev Simeon Simeonov Nikolaï Kojouharov Teodor Trifonov Liouben Pavlov

Frigyes Puja József Bélay István Csuti Mihály Bokor Sándor Tóth Ferenc Takács János Veres Vladimir Tengerdi Ferenc Burján Mihály Jakus Ödön Vid Aladár Gáspárdi Ferenc Juba József Iványi Oszkár Petényi István Dobos Károly Szesztai Gyula Jelenik Imre Gercsák

Corneliu Manescu Dumitru Dumitru Androne Nae Nicolae Mateescu Echim Andrei

Béla Weiman

Mme J. Benkö

 Représentant de la RA à la CD Suppléant du Représentant Membre de la délégation - Membre de la délégation - Membre de la délégation Membre de la délégation - Membre de la délégation - Membre de la délégation - Membre de la délégation

Délégation bulgare

- Représentant de la RPB à la CD Suppléant du Représentant Membre de la délégation

 Membre de la délégation - Membre de la délégation

- Membre de la délégation

Délégation hongroise

- Représentant de la RPH à la CD - Suppléant du Représentant

 Membre de la délégation - Membre de la délégation Membre de la délégation Membre de la délégation - Membre de la délégation

Membre de la délégation

 Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller

 Conseiller Conseiller Conseiller Conseiller

- Expert

Délégation roumaine

Représentant de la RPR à la CD

- Suppléant du Représentant Membre de la délégation Membre de la délégation

Expert

Délégation soviétique

V. I. Jarkov L. I. Kapikraïan P. I. Markov S. I. Laboutov A. N. Ivlev S. A. Konovalov Représentant de l'URSS à la CD
Suppléant du Représentant
Conseiller
Conseiller
Fyperf

Expert
 Expert
 Expert

Délégation tchécoslovaque

František Pišek

P. G. Gromov

Karol Fainor František Svátek Milan Klíma Jan Zervan Stanislav Biskup Bohumil Šulc Branislav Hlubocký Václav Benda Suppléant du Représentant de la RSTch à la CD

Membre de la délégation

Délégation yougoslave

Slavoljub Petrović Vinko Stalio Božidar Dimitrijević Siniša Petrović Ivan Brukner Iovan Ratković Danica Soć Représentant de la RPFY à la CD
Suppléant du Représentant
Membre de la délégation
Membre de la délégation
Membre de la délégation
Membre de la délégation
Expert

Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne

Ursula von Köppen Franz Dobmayer G. Wiedemann D. von der Schulenburg Expert
Expert
Expert
Expert

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

K. W. Cuperus

Observateur

Administration Fluviale des Portes de Fer

Cadik Danon Rudolf Stoian ObservateurObservateur

PROCES-VERBAL

Nº 106

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 18 janvier 1961 à Budapest

Président

- M. Slavoljub Petrović

Représentants

République d'Autriche — M. Peinsipp
République Populaire de Bulgarie — M. Stoïtchev
République Populaire Hongroise — M. Puja
République Populaire Roumaine — M. Manescu

République Populaire Roumaine — M. Manescu République Socialiste Tchécoslovaque — M. Pišek (Suppléant du

Représentant)

Union des Républiques Socialistes Sovié-

tiques – M. Jarkov

République Populaire Fédérative de Yougo-

slavie – M. Petrović

La séance est ouverte à 11 heures 15 minutes.

Le Président de la Commission du Danube, M. Petrović, ouvrant la session, salue tous les représentants, les membres des délégations, les observateurs des Administrations fluviales spéciales et du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne ainsi que tous les présents. Dans son allocution, M. Petrović note qu'au cours de l'année écoulée la Commission a porté une grande attention à l'élaboration de questions importantes relevant du domaine de la navigation et à l'édition d'ouvrages de référence et autres facilitant le travail des bateliers. L'activité de la Commission se déroule de plus en plus sur un plan concret et donne des résultats toujours meilleurs auxquels contribuent les réunions d'experts et les voyages sur le Danube organisés par la Commission.

Parlant du travail de l'appareil de la Commission, M. Petrović dit qu'en 1960, malgré les difficultés surgies par suite du changement des fonctionnaires, l'appareil a, dans son ensemble, accompli les tâches qui lui avaient été confiées et a atteint les objectifs assignés par le plan de travail.

Des résultats positifs on été également obtenus en ce qui concerne la collaboration entre la Commission du Danube et d'autres organisations

internationales.

M. Petrović remercie les organismes et services compétents des Etats danubiens pour avoir donné à l'appareil le concours nécessaire à l'accomplissement du plan de travail et remercie également l'appareil de la Commission pour le travail effectué.

Poursuivant son allocution, M. Petrović s'arrête sur les problèmes devant être traités par la XIXème session de la Commission.

M. Petrović constate que tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube, présents à la session, sont munis des pleins pouvoirs en bonne et due forme. Au nom de tous les présents, et en son nom personnel, il souhaite la bienvenue aux nouveaux représentants des Etats membres de la Commission du Danube, notamment M. Peinsipp, représentant de la République d'Autriche, M. Manescu, représentant de la République Populaire Roumaine, M. Pišek, chef de la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque, et déclare ouverte la XIXème session de la Commission du Danube.

La session examine l'Ordre du jour provisoire de la XIXème session — doc. CD/SES 19/1 (se trouve dans les archives de la Commission).

L'Ordre du jour de la XIXème session est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 19/14 (voir Annexes I).

Sur proposition du Président et en vertu des points figurant à l'Ordre du jour adopté, la session approuve la formation de sept groupes de travail, pour la convocation desquels elle charge :

pour le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960 (point 1 de l'Ordre du jour) — M. Stalio, délégation yougoslave;

pour les questions financières (points 2, 9 et 17 de l'Ordre du jour) — M. Kapikraïan, délégation soviétique;

pour les questions d'ordre technique (points 3 et 4 de l'Ordre du jour) — M. Simeonov, délégation bulgare;

pour les questions d'ordre nautique (points 8, 12 et 14 de l'Ordre du jour) — M. Schlaffer, délégation autrichienne;

pour les questions douanières (point 5 de l'Ordre du jour) — M. Svátek, délégation tchécoslovaque;

pour les questions hydrométéorologiques (points 6 de l'Ordre du jour) — M. Szesztai, délégation hongroise;

pour les questions juridiques (points 11 et 15 de l'Ordre du jour) — M. Nae, délégation roumaine.

La session examine ensuite le point 2 de l'Ordre du jour « Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960 » — doc. CD/SES 19/10 (voir Annexes III).

M. Kapikraïan, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières qui, conformément à l'art. 50 des Règles de procédure, s'est réuni deux jours avant l'ouverture de la session pour examiner l'exécution du budget de la Commission pour 1960, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 19/12 (voir Annexes II).

La décision de la XIXème session de la Commission concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/15 (voir Annexes I).

La séance est levée à 12 heures 30 minutes.

Le Président de la Commission du Danube

Signé: S. PETROVIC

Le Secrétaire de la Commission du Danube

Signé: K. STOITCHEV

Dix-neuvième session

PROCES-VERBAL

Nº 107

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 21 janvier 1961 à Budapest

Président – M. Slavoljub Petrović

Représentants

République d'Autriche — M. Peinsipp
République Populaire de Bulgarie — M. Stoïtchev
République Populaire Hongroise — M. Puja
République Populaire Roumaine — M. Manescu

République Socialiste Tchécoslovaque – M. Pišek (Suppléant du

Représentant)

Union des Républiques Socialistes
Soviétiques — M. Jarkov

République Populaire Fédérative de Yougoslavie – M. Petrović La séance est ouverte à 10 heures.

Après l'adoption du programme de travail de la deuxième séance plénière, la session examine le point 1 de l'Ordre du jour « Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960 » — doc. CD/SES 19/3 (voir Annexes III).

M. Stalio, président 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 1960, présente le rapport du groupe — doc. CD/SES 19/13 (voir Annexes II).

Prenant part aux débats, M. Jarkov (Union Soviétique) note que le rapport du Directeur a été examiné dans ses détails par le groupe de travail qui a constaté le volume du travail exécuté par l'appareil de la Commission dans le domaine de l'élaboration de questions importantes, visant l'amélioration des conditions actuelles de la navigation sur le Danube. Parmi ces questions il convient de relever l'établissement du Plan des grands travaux, l'étude du régime des seuils du Danube, la préparation de la liste des stations hydrométriques et synoptiques formant le réseau d'information et d'autres encore.

Le rapport du groupe de travail tient compte de toutes les observations exprimées au cours de ses réunions. Par ailleurs, en vertu de l'Ordre du jour adopté, plusieurs des questions figurant dans le rapport du Directeur seront examinées séparément par la session.

En conclusion, M. Jarkov propose d'approuver le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur le rapport du Directeur.

M. Puja (Hongrie) relève l'importance du Plan des grands travaux sur le Danube venant d'être élaboré et note le travail sérieux et fécond effectué par la Commission en ce qui concerne la publication des différents documents informatifs.

Poursuivant son intervention, M. Puja note l'importance du voyage d'étude effectué sur le Danube de Mohács à Sulina et formule le désir qu'à l'avenir de tels voyages soient également organisés pour les experts en questions nautiques, hydrométéorologiques et autres.

M. Puja, constatant que l'appareil de la Commission a accompli le plan de travail pour 1960 en suivant la ligne directrice tracée par la Commission, se prononce pour l'adoption du rapport du Directeur et du rapport du groupe de travail à son sujet.

M. Manescu (Roumanie) exprime la satisfaction de la délégation roumaine en ce qui concerne l'appréciation qu'a reçue l'activité de l'appareil de la Commission, activité qui s'est déroulée conformément au plan de travail et aux décisions de la XVIIIème session. Les résultats positifs obtenus dans l'exécution du plan de travail ont pu être réalisés grâce

aux efforts de l'appareil et au concours des organismes compétents des Etats danubiens.

M. Manescu approuve les propositions figurant dans le rapport du groupe de travail ainsi que le rapport du Directeur de l'appareil.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) note que le rapport du Directeur de l'appareil reflète tant le volume du travail effectué par la Commission en 1960 et les méthodes appliquées par l'appareil dans l'élaboration des diverses questions, que les difficultés qui ont surgi au cours du travail.

Si l'on tient compte de ces facteurs, les résultats obtenus par l'appareil

correspondent aux possibilités dont il disposait au courant de l'année.

M. Pišek souligne avec satisfaction que l'appareil a prêté une attention particulière aux questions d'ordre nautique et technique dont la solution aura une grande influence sur l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, et formule le désir que cette tendance soit maintenue à l'avenir aussi.

En conclusion, M. Pišek approuve, au nom de la délégation tchécoslovaque, l'activité déployée par l'appareil en vue de l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960 et se prononce pour l'approbation

du rapport du groupe de travail sur le rapport du Directeur.

M. Stoitchev (Bulgarie) relève l'ampleur du travail effectué par l'appareil de la Commission au cours de l'année écoulée, notamment dans le domaine de la publication des ouvrages de la Commission. Au nom de la délégation bulgare, M. Stoïtchev approuve le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

M. Peinsipp (Autriche) s'associe aux paroles des représentants déjà intervenus et approuve entièrement l'activité de l'appareil de la Com-

mission.

Mme von Köppen (R. F. A.) dit que, quoique sa situation actuelle ne l'autorise pas à approuver ou à ne pas approuver l'activité de l'appareil de la Commission, elle apprécie néanmoins non seulement le volume du travail accompli, mais également les méthodes de travail qui ont été

appliquées.

Au nom de ses experts et en son nom personnel, Mme von Köppen remercie la Commission du Danube pour l'organisation du voyage d'étude sur le Danube et pour les conditions qui y ont été créées, et relève tant l'organisation admirable du voyage que l'hospitalité dont ont fait preuve les organismes compétents des États danubiens. Le rapport sur le voyage d'étude sur le Danube a été accueilli avec grande satisfaction dans son pays.

M. Rusu (Directeur de l'appareil de la Commission du Danube) remercie au nom de l'appareil de la Commission les paroles bienveillantes exprimées à l'égard de l'appareil. Les succès obtenus dans le travail sont le fruit de la collaboration avec les organismes compétents des Etats danubiens, fondée sur les méthodes et traditions les meilleures existant déjà à la Commission du Danube.

Au nom des fonctionnaires de l'appareil, M. Rusu assure la session qu'à l'avenir aussi l'appareil de la Commission déploiera tous ses efforts pour que

le plan de travail de la Commission du Danube soit accompli.

La décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/17 (voir Annexes I).

La session examine le point 3 de l'Ordre du jour « Projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) ». — CD/SES 19/5 (se trouve dans les archives de la Commission).

M. Simeonov, président du groupe de travail chargé de l'examen de questions d'ordre technique, présente à la session la partie du rapport qui traite le projet du Plan des grands travaux sur le Danube — doc. CD/SES 19/16, Partie I (voir Annexes II).

Aux débats prennent part :

M. Peinsipp (Autriche) qui note que le secteur des km 1880,26—1872,7 du Danube forme le secteur austro-tchécoslovaque sur lequel tous les travaux sont réglés par une commission composée d'experts de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) constate que dans l'établissement du projet de plan présenté, l'appareil de la Commission s'est servi de la documentation fournie par les Etats danubiens et également des autres sources

qui étaient à sa disposition.

M. Pišek estime que pour refléter entièrement les efforts que déploient tous les Etats danubiens en vue de l'amélioration des conditions de la navigation au sens de la Convention de 1948, ce projet devrait être complété par les plans des travaux envisagés pour les secteurs des Portes de Fer, de

l'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne.

M. Pišek informe la session sur les travaux exécutés dans ce but sur les secteurs tchécoslovaque et tchécoslovaco—hongrois du Danube. Grâce à l'accroissement de la capacité de l'aménagement technique, à l'exécution des travaux de recherche et à l'augmentation des ressources financières, le chenal navigable du Danube envisagé dans le projet du Plan des grands travaux pourra, dans la période 1961—1965, être assuré sur le secteur de la Tchécoslovaquie et sur ses secteurs communs.

Terminant son intervention, M. Pišek exprime l'espoir que les efforts communs des Etats danubiens promouvoiront l'amélioration des conditions de la navigation conformément au projet de Plan examiné et approuve le projet de Plan des grands travaux présenté ainsi que le rapport du groupe

de travail à ce sujet.

M. Jarkov (Union Soviétique) constate la concordance entre le projet du Plan des grands travaux sur le Danube et les « Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation » ainsi que les « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube» adoptées par la Commission, et soutient la proposition d'inclure dans le Plan des grands travaux les secteurs des Portes de Fer et du Haut-Danube. Poursuivant son intervention, M. Jarkov dit que la diminution des profondeurs jusqu'à 20 dm, envisagée sur le secteur bulgare du Danube par suite de l'augmentation de la largeur du chenal à 150 m, devrait être justifiée par des avantages d'exploitation. Le projet de Plan des grands travaux présenté ne forme que la première partie du plan général des grands travaux sur le Danube, visé à l'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et ainsi il serait opportun de s'occuper dès à présent de la préparation du plan des

grands travaux pour la période suivante. Tenant compte que l'exécution des travaux projetés aura pour résultat l'obtention, à la fin de 1965, et même avant, de profondeurs allant sur certains secteurs jusqu'à 25 dm, il serait utile que les Etats danubiens entreprennent d'ores et déjà l'établissement de propositions visant à assurer sur tout le Danube les profondeurs recommandées pour la fin de la première étape des grands travaux.

En conclusion, M. Jarkov approuve la partie du rapport du groupe de

travail ayant trait au Plan des grands travaux sur le Danube.

M. Peinsipp (Autriche) soutient le rapport du groupe de travail et remercie M. Simeonov qui a présidé le groupe de travail.

M. Manescu (Roumanie), au nom de la délégation roumaine, approuve

le rapport du groupe de travail présenté par M. Simeonov.

Le Président, M. Petrović (en qualité de représentant de la Yougo-slavie) note que l'élaboration du Plan des grands travaux sur le Danube, effectuée en vertu de l'article 8 de la Convention, constitue une des tâches les plus importantes de la Commission du Danube. Ce Plan des grands travaux doit former un tout et couvrir l'ensemble du Danube. Etant donné que le projet du plan présenté ne constitue qu'une partie de ce plan global, il devrait être complété par les plans des secteurs de Danube n'y figurant pas encore pour que, par la suite, il puisse être adopté dans son ensemble. L'exécution des travaux envisagés dans le plan améliorera sensiblement les conditions de la navigation et nous rapprochera du but assigné.

Selon l'avis de M. Petrović, il serait utile, dans l'intérêt de la navigation, que les tâches figurant dans le plan général des grands travaux sur le Danube s'étendent sur l'aménagement de tout le Danube, et pour ce faire, il conviendrait de résoudre les problèmes concernant les gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le secteur autrichien du Danube, ainsi que ceux de la largeur du chenal navigable sur le secteur des Portes de Fer. Le plan général ainsi établi ouvrira une nouvelle grande étape dans

l'activité des Etats danubiens, celle de la réalisation de ce plan.

La décision concernant le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/18 (voir Annexes I).

La session examine le point 4 de l'ordre du jour « Projet des fiches des seuils sur le Danube » — Annexe 8 au doc. RE/1960-3 (se trouve dans les archives de la Commission).

M. Simeonov, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique, donne lecture de la partie du rapport du groupe de travail traitant le projet des fiches des seuils sur le Danube — doc. CD/SES 19/16, Partie II (voir Annexes II).

La décision concernant le Projet des fiches des seuils sur le Danube est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/19 (voir Annexes I).

La séance est levée à 13 heures 40 minutes.

Le Président de la Commission du Danube Signé: S. PETROVIĆ Le Secrétaire de la Commission du Danube Signé: K. STOITCHEV Dix-neuvième session

PROCES-VERBAL

Nº 108

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 26 janvier 1961 à Budapest

Président

M. Slavoljub Petrović

Représentants

République d'Autriche

République Populaire de Bulgarie

République Populaire Hongroise

République Populaire Roumaine

République Socialiste Tchécoslovaque

Union des Républiques Socialistes

Soviétiques

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

M. Peinsipp

M. Stoïtchev

- M. Bélay (Suppléant du

Représentant)

- M. Manescu

- M. Pišek (Suppléant du

Représentant)

M. Jarkov

M. Petrović

La séance est ouverte à 15 heures.

Après avoir adopté le programme de travail de la troisième séance plénière, la session passe à l'examen du point 5 de l'Ordre du jour « Projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube ».

M. Svátek, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 19/22 (voir Annexes II).

Ce groupe a examiné le projet de « Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube » — Annexe 9 au doc. RE/1960-3

(se trouve dans les archives de la Commission).

Aux débats prennent part :

M. Bélay (Hongrie), qui exprime sa certitude que l'adoption des Recommandations est mutuellement avantageuse pour tous les Etats danubiens et qu'elle contribuera à l'accélération des formalités douanières et, par conséquent, à celle du trafic sur le Danube.

Au nom de la délégation hongroise, M. Bélay se prononce pour l'adoption des Recommandations, du rapport du groupe de travail et du projet

de décision.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que des difficultés se sont présentées au cours de l'examen du projet de Recommandations, étant donné qu'il fal-lait tenir compte, d'une part, des législations nationales des Etats danubiens et de la pratique existant sur le Danube et, d'autre part, du désir d'atteindre une décision unanime. La question de l'apposition des plombs sur les bâtiments en transit a obtenu une solution positive qui tient compte tant de la situation actuelle que des perspectives dans ce domaine.

M. Stalio se prononce satisfait de la déclaration que les installations de TSF sur les bâtiments stationnant dans les ports n'ont pas été et ne

seront pas utilisées, ce qui exclut la nécessité de les plomber.

L'unification de la procédure douanière adoptée aura un effet favorable, car elle abrègera la durée du stationnement des bâtiments lié à l'exécution des formalités douanières. Une solution satisfaisante a été également trouvée au problème du terme de l'introduction des Recommandations adoptées; celle-ci permet aux Etats danubiens d'effectuer les préparatifs nécessaires et d'introduire les dispositions des Recommandations dans le plus bref délai possible.

M. Jarkov (Union Soviétique), se référant à l'article 26 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, note qu'au cours de la longue période qui s'est écoulée depuis l'adoption, en 1954, des « Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance doua-

nière sur le Danube » des changements sensibles d'ordre législatif et pratique se sont produits en ce domaine dans les Etats danubiens, provoquant la nécessité de reviser lesdites Recommandations. Après avoir examiné le projet de Recommandations établi par le groupe d'experts, le groupe de travail a trouvé la juste solution aux questions complexes qui se sont soulevées et ainsi le projet présenté correspond aux buts et aux tâches de la navigation danubienne, car il facilite et simplifie l'accomplissement des formalités douanières.

M. Jarkov propose d'adopter le projet de Recommandations et d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions

douanières.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) dit que dans sa proposition faite en 1959 à la Commission du Danube d'examiner la question de la modification des Dispositions fondamentales douanières en vigueur sur le Danube, la délégation tchécoslovaque a été guidée par la considération qu'il serait opportun de simplifier et d'accélérer les formalités douanières. Le projet de Recommandations présenté, qui est le résultat du travail du groupe d'experts et du groupe de travail chargés de ce problème, élimine les inexactifudes existantes dans les règles douanières en vigueur. Ces Recommandations, qui donnent aux bâtiments transportant des marchandises périssables la priorité à la visite douanière, modifient et complètent nombre de dispositions quant à l'apposition des plombs sur les marchandises en transit, pourront contribuer à l'accélération du trafic. L'application des dispositions des nouvelles Recommandations créera les conditions requises pour l'amélioration de la pratique actuelle en matière de clôture douanière. Par ailleurs, ces Recommandations pourront servir de base dans l'élaboration de dispositions plus détaillées au sujet de la clôture douanière.

Au nom de la délégation tchécoslovaque, M. Pišek se prononce pour l'adoption du projet de Recommandations présenté, du rapport du groupe

de travail sur les questions douanières et du projet de décision.

M. Manescu (Roumanie) constate les résultats positifs obtenus par le groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières et approuve le rapport qu'il a présenté ainsi que les Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube.

M. Peinsipp (Autriche), au nom de la délégation autrichienne, se prononce pour l'adoption du projet de décision et du rapport du groupe de

travail chargé de l'examen des questions douanières.

La décision concernant l'examen du Projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles douanières sur le Danube est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/24 (voir Annexes I).

La décision approuve les « Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube » — doc. CD/SES 19/23 (voir Annexes III).

La session examine ensuite le point 6 de l'Ordre du jour « Rapport sur les résultats de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques » — doc. CD/SES 19/52 (voir Annexes III).

Le président du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques, M. Szesztai, présente le rapport du groupe de travail

- doc. CD/SES 19/20 (voir Annexes II).

Aux débats prennent part :

M. Stoïtchev (Bulgarie), qui déclare être d'accord avec les conclusions du groupe de travail reflétées dans le rapport et informe la session que les organismes compétents bulgares ont commencé l'année dernière à établir, à titre d'essai, des prévisions de 7 jours pour les stations hydrométriques Vidin, Roussé et Silistra, qui sont transmises par radio avec les bulletins météorologiques, en langues russe et française. Au cours de cette année le cadre de ces prévisions sera élargi et elles seront établies pour une durée de 10 jours.

Au nom de la délégation bulgare, M. Stoïtchev approuve le projet de

décision sur les questions hydrométéorologiques.

M. Jarkov (Union Soviétique) relève l'utilité du travail effectué par l'appareil de la Commission en commun avec les experts des Etats danubiens dans le domaine de la poursuite de l'amélioration de la coordination des services et des observations hydrométéorologiques sur le Danube, et exprime son approbation sur le rapport du groupe de travail et le projet de décision.

La décision concernant l'examen du Rapport sur les résultats de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/21 (voir Annexes I).

Cette décision approuve :

la « Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information » — doc. CD/SES 19/35 (voir Annexes III);

le « Code de transmission des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours » — doc. CD/SES 19/36 (voir Annexes III);

le « Code de transmission des sommes des précipitations par décades » — doc. CD/SES 19/37 (voir Annexes III).

La session examine le point 7 de l'Ordre du jour « Information sur les bâtiments affectés par les États danubiens à la surveillance fluviale sur le Danube » — doc. CD/SES 19/8 (voir Annexes III).

M. Sadovnikov, chef de la Section de planification et de statistique, donne lecture de l'information établie par l'appareil de la Commission du Danube.

La décision concernant l'information sur les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/30 (voir Annexes I).

La séance est levée à 17 heures 20 minutes.

Le Président de la Commission du Danube

Signé: S. PETROVIĆ

Le Secrétaire de la Commission du Danube Signé: K. STOITCHEV Dix-neuvième session

PROCES-VERBAL

Nº 109

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 27 janvier 1961 à Budapest

Président :

M. Slavoljub Petrović

Représentants

République d'Autriche

République Populaire de Bulgarie

République Populaire Hongroise

République Populaire Roumaine

République Socialiste Tchécoslovaque

Union des Républiques Socialistes

Soviétiques

République Populaire Fédérative de Yougoslavie

— M. Peinsipp

M. Stoïtchev

M. Bélay (Suppléant du Représentant)

- M. Manescu

- M. Pišek (Suppléant du

Représentant)

- M. Jarkov

- M. Petrović

La séance est ouverte à 10 heures.

Après l'établissement du programme de travail de la quatrième séance plénière, la session passe à l'examen du point 8 de l'Ordre du jour « Projet des Attestations de bord unifiées » — Annexe 5 au doc. RE/1960—3 (se trouve dans les archives de la Commission).

M. Schlaffer, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique, présente la partie du rapport du groupe de travail traitant l'Attestation de bord — doc. CD/SES 19/25, Partie II (voir Annexes II).

Aux débats prennent part :

- M. Bélay (Hongrie) qui, au nom de la délégation hongroise, se prononce pour l'adoption de l'Attestation de bord, du rapport du groupe de travail et de la décision présentée, et note que l'adoption d'une attestation de bord uniforme constitue le premier pas dans le domaine de l'unification des documents de bord.
- M. Peinsipp (Autriche) dit que la délégation autrichienne adopte avec satisfaction l'Attestation de bord qui est le premier document de bord unifié pour les voies d'eau intérieures. L'unification et la réduction du nombre des documents de bord simplifieront le système de leur vérification et accélèreront le trafic sur le Danube.
- M. Pišek (Tchécoslovaquie) se prononce pour l'adoption de la décision concernant l'Attestation de bord unifiée et note que l'introduction de cette Attestation par tous les Etats danubiens pourra donner de fort grands résultats. On peut espérer qu'une unification des documents de bord à l'échelle européenne sera réalisée dans un proche avenir, fait qui revêt de l'importance non seulement du point de vue de la Tchécoslovaquie, dont les bâtiments naviguent sur l'Elbe et l'Oder, mais également du point de vue de la création d'un réseau unifié de voies navigables européennes.

En conclusion, M. Pišek approuve le rapport du groupe de travail et le

projet de décision.

Mme von Köppen (RFA) exprime d'abord son accord et sa satisfaction quant à la décision prise au sujet de l'unification du balisage sur le Danube. En ce qui concerne l'Attestation de bord, Mme von Köppen estime que ce document constitue un premier pas dans le domaine de l'unification et que, fort probablement, il sera par la suite plus facile d'obtenir les résultats désirés. Poursuivant son intervention, elle confirme que les organismes compétents de son pays sont prêts à mettre en vigueur les recommandations adoptées.

La décision concernant l'examen du projet de l'Attestation de bord unifiée est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/29 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du point 14 de l'Ordre du jour « Examen du texte du Système de balisage uniforme sur le Danube, de la caractéristique de ses feux et des recommandations au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage ».

M. Schlaffer, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique, présente la partie du rapport du groupe de travail ayant trait à ce problème — doc. CD/SES 19/25, Partie I (voir Annexes II).

Aux débats prennent part :

M. Simeonov (Bulgarie) qui dit que le Système de balisage uniforme sur le Danube a été élaboré compte tenu des recommandations adoptées par la CEE de l'ONU à Genève et de la pratique existant sur le Danube. L'utilisation de réflecteurs radar et de matières réfléchissantes permettra d'accroître la navigation de nuit. Au nom de la délégation bulgare, M. Simeonov approuve le projet de décision au point 14 de l'Ordre du jour.

M. Jarkov (Union Soviétique), parlant des diverses étapes de l'élaboration du Système de balisage uniforme sur le Danube, note que le nouveau texte, la caractéristique des feux et les recommandations concernant l'application des matières réfléchissantes améliorent le Système dans son ensemble.

M. Jarkov se prononce pour l'adoption du Système uniforme, du rap-

port du groupe de travail et de la décision présentés.

M. Stalio (Yougoslavie) juge qu'il serait nécessaire que l'installation des signaux prévus dans le Système de balisage uniforme sur le Danube s'effectue selon une instruction établie à cet effet, une telle mesure permettant d'augmenter tant l'efficacité des nouveaux signaux que la sécurité de la navigation. A l'avis de M. Stalio, il serait utile que l'appareil de la Commission, se fondant sur les propositions des organismes compétents, élabore le projet d'une telle instruction. Après son adoption, cette instruction, en rapport étroit avec la mise en application du Système de balisage uniforme, ferait partie intégrante dudit Système.

La décision concernant le Système de balisage uniforme sur le Danube (examen de la caractéristique des feux et des recommandations au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage) est

adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/46 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du point 12 de l'ordre du jour « Projet de dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets pétroliers provenant des bateaux ».

Le projet de décision distribué à ce sujet est mis au vote.

La décision concernant l'examen du projet de dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par des déchets pétroliers provenant des bateaux, est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/28 (voir Annexes I).

La session examine le point 10 de l'Ordre du jour « Information sur les renseignements rassemblés au sujet des règlements relatifs à la procédure d'enquête sur les cas d'avaries, en vigueur dans les Etats danubiens » — CDSES 19/4 (voir Annexes III).

M. Manescu, juriste en chef de l'appareil de la Commission, donne lecture de l'information.

Aux débats prennent part :

M. Bélay (Hongrie) qui dit que la proposition d'élaborer des règles unifiées applicables aux enquêtes sur les avaries a été présentée, en son temps, par la délégation hongroise guidée par l'importance que revêt ce problème dans la navigation danubienne. La nécessité d'avoir de telles règles unifiées se présente surtout lors des enquêtes sur les avaries survenues dans les secteurs communs du Danube, sur lesquels il n'existe pas de législation spéciale à ce sujet. Le règlement de ce problème permettra d'éviter de nombreuses discussions superflues.

M. Jarkov (Union Soviétique), notant le grand travail effectué par l'appareil de la Commission en vue de l'établissement de l'information, estime qu'il serait nécessaire que les experts des Etats danubiens élaborent un projet de règlement unifié pour les enquêtes sur les avaries sur le Danube.

Conformément à la Convention, la question des enquêtes sur les avaries entre dans le cadre de la compétence de la Commission du Danube, qui l'a d'ailleurs déjà examinée, et il serait opportun, dit M. Jarkov, de poursuivre

le travail dans ce domaine.

En conclusion, M. Jarkov exprime son accord sur le projet de décision présenté.

M. Stalio (Yougoslavie) estime que dans l'élaboration de règles unifiées applicables aux enquêtes sur les avaries il faut tenir compte de quelques principes et particulièrement de la diversité des cas d'avaries sur le Danube. Les avaries survenues par suite d'infraction aux règlements de navigation sont en général réglées par les législations nationales. Quant aux cas d'avaries résultant d'un abordage - y compris les cas où des dommages ont été causés au bâtiment - dans lequel les responsabilités de deux ou de plusieurs parties sont en jeu, les parties résolvent les différends soit entre elles, soit en les transmettant au tribunal compétent. Cette dernière possibilité est reflétée dans le projet de Convention sur l'abordage élaboré par la CEE de l'ONU, que la Yougoslavie est prête à adopter.

En conséquence, M. Stalio propose de libeller le point 2 du projet de décision comme suit : « Inclure dans le plan de travail pour 1961 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions juridiques, chargée d'examiner la matière des règles applicables lors de l'enquête des cas d'avaries sur le Danube, en vue d'une unification éven-

tuelle. »

M. Jarkov (Union Soviétique) apporte quelques précisions au texte

proposé par M. Stalio.

M. Rusu (Directeur de l'appareil) attire l'attention sur la différence qui existe entre les textes proposés par M. Stalio et M. Jarkov du point de vue de leur exécution par l'appareil de la Commission.

M. Bélay (Hongrie) propose la nouvelle rédaction ci-après au point 2 du projet de décision :

« Inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1961 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions juridiques, chargée d'examiner les règles applicables en matière d'enquête sur les avaries survenues sur le Danube et, en cas de possibilité, d'élaborer un projet de règles unifiées pour l'enquête des avaries sur le Danube. »

Au nom de la délégation yougoslave, *M. Petrović*, Président de la Commission, accepte cette dernière rédaction.

La décision concernant l'information sur les renseignements rassemblés au sujet des règles appliquées par les Etats danubiens lors de l'enquête sur les cas d'avaries est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/34 (voir Annexes I).

La session examine le point 13 de l'Ordre du jour « Information de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales » — doc. CD/SES 19/9 (voir Annexes III).

Dans le cadre de ce point de l'Ordre du jour, la session discute le Rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube de Mohács à Sulina (km 1447—0), organisé par la Commission du Danube — doc. CD/SES 19/27 (voir Annexes III).

- M. Kinov, chef de la Section de navigation, après brève information de la session sur les méthodes qui ont été employées dans l'établissement de l'information examinée, donne lecture du projet de décision.
- M. Peinsipp (Autriche) propose que l'appareil de la Commission poursuive l'étude des questions concernant l'amélioration des conditions de navigation sur certains secteurs du Danube, soulevées dans le Rapport, et estime qu'il serait prématuré d'organiser un voyage au courant de cette année ou des années suivantes. A l'avis de M. Peinsipp, le prochain voyage sur le Danube devrait être organisé en 1964—1965, car ainsi les experts pourraient prendre connaissance des résultats qu'a donnés la première étape de l'introduction du Système de balisage uniforme sur le Danube.

Le Président précise la proposition de M. Peinsipp.

- M. Rusu (Directeur de l'appareil) attire l'attention sur la décision adoptée par la XVIIIème session, en vertu de laquelle l'appareil de la Commission doit étudier la question de l'entretien du chenal navigable du Danube et en référer annuellement à la session.
- M. Stoïtchev (Bulgarie) estime qu'il ne serait pas opportun d'organiser un voyage d'étude en 1962—1963. La date du voyage pourrait être fixée à l'une des prochaines sessions. M. Stoïtchev propose de libeller le point 3 du projet de décision comme suit : « Charger l'appareil de la Commission d'organiser à l'avenir également, après les avoir concertés avec les organismes compétents des Etats danubiens, des voyages d'étude sur le Danube avec la participation des experts des Etats danubiens. »
- M. Jarkov (Union Soviétique) note le grand et utile travail effectué par l'appareil de la Commission dans l'établissement de l'information sur l'entretien du chenal navigable du Danube et soutient la proposition de M. Peinsipp quant à la nécessité d'examiner encore les propositions figurant dans le rapport sur le voyage d'étude. En ce qui concerne la date du prochain voyage, M. Jarkov, partageant l'opinion du représentant de la République Populaire de Bulgarie, propose de préciser la rédaction du point 3 du projet de décision comme suit :

« Vu l'utilité des voyages d'étude sur le Danube, organiser à l'avenir aussi . . . », et ensuite selon le texte proposé par la délégation bulgare.

M. Stalio (Yougoslavie) prie M. Jarkov de bien vouloir expliquer à qui il appartient d'organiser les voyages d'étude, à la Commission ou à l'appareil de la Commission.

M. Jarkov (Union Soviétique) précise qu'à son avis les voyages doivent être organisés par l'appareil, lequel en est chargé par décision de la Commission du Danube qui établit les dates de la tenue des voyages et les secteurs

de Danube sur lesquels ils seront effectués.

La décision concernant l'Information de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales et sur le Rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube de Mohács à Sulina (km 1447—0), organisé par la Commission du Danube du 19 septembre au 4 octobre 1960, est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/26 (voir Annexes I).

La séance est levée à 14 heures.

Le Président de la Commission du Danube Signé: S. PETROVIĆ Le Secrétaire de la Commission du Danube Signé: K. STOITCHEV Dix-neuvième session

PROCES-VERBAL Nº 110

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 31 janvier 1961 à Budapest

Président

Yougoslavie

M. Slavoljub Petrović

Représentants

République d'Autriche

République Populaire de Bulgarie

République Populaire Hongroise

République Populaire Roumaine

République Socialiste Tchécoslovaque

Union des Républiques Socialistes

Soviétiques

République Populaire Fédérative de

- M. Peinsipp

- M. Stoïtchev

- M. Puja

- M. Manescu

- M. Pišek (Suppléant du Représentant)

La séance est ouverte à 15 heures.

Après l'adoption du programme de travail de la cinquième séance plénière, la session examine le point 9 de l'Ordre du jour, « Rapport sur les résultats de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions d'ordre juridique et financier » — doc. CD/SES 19/51 (voir Annexes III).

M. Rusu, Directeur de l'appareil, dit que le rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions d'ordre juridique et financier a déjà été diffusé l'année dernière à tous les représentants et que la présente session doit adopter une décision sur ce rapport. Quant aux problèmes qui y figurent, ceux-ci seront discutés par la session présente en vertu de son ordre du jour.

La décision concernant le rapport sur les résultats de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions d'ordre juridique et financier est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/44 (voir Annexes I).

La session examine le point 11 de l'Ordre du jour « Projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube » — doc. RE/1960—1 (se trouve dans les archives de la Commission).

M. Nae, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques, donne lecture de la partie du rapport du groupe de travail traitant le projet de Règlement — doc. CD/SES 19/38 (voir Annexes II).

Aux débats prennent part :

M. Stalio (Yougoslavie) qui, au nom de la délégation yougoslave, dit que le Règlement dont le projet a été présenté correspond aux nécessités de la Commission et qu'il serait utile de l'inclure dans le cadre des documents correspondants de la Commission. En ce qui concerne le problème des privilèges de la Commission du Danube, celui-ci devrait, à l'avis de M. Stalio, être examiné à la XXème session. Malgré que certaines questions, telle celle des conditions matérielles des fonctionnaires de la Commission du Danube, n'aient pas trouvé leur solution définitive-poursuit M. Stalionéanmoins, le Règlement présenté a de la valeur et, en conséquence, la délégation yougoslave approuve son adoption.

La décision sur les questions juridiques concernant le « Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube » est adoptée à l'unanimité — doc.

CD/SES 19/47 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du point 15 de l'Ordre du jour « Introduction de quelques modifications dans les Règles de procédure et les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement (proposition de la République d'Autriche)»— (se trouve dans les archives de la Commission).

M. Nae, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques, donne lecture de la partie du rapport du groupe de travail ayant trait au problème examiné — doc. CD/SES 19/38 (voir Annexes II).

Aux débats prennent part :

M. Peinsipp (Autriche), qui dit que le rapport du groupe de travail, renfermant l'entière solution des questions soulevées par la délégation autrichienne, lui donne pleine satisfaction.

La République d'Autriche jouit de tous les droits de membre de plein droit de la Commission du Danube et est entièrement d'accord avec la solution unanime à laquelle ont abouti les travaux du groupe de travail, solution qui est juste, n'exige pas la modification des statuts existants et permet à la délégation autrichienne de retirer sa proposition au sujet du tour de rôle des postes occupés dans la présidence de la Commission. M. Peinsipp note l'esprit de collaboration constructive existant au sein de la Commission et se déclare satisfait de la décision prise en ce qui concerne l'élévation du poste de chef-comptable au rang de poste de directeur-adjoint pour la comptabilité.

En conclusion, M. Peinsipp dit que la délégation autrichienne, après avoir entendu les arguments des autres délégations, renonce à sa proposition concernant la nomination de plusieurs suppléants de représentant à la Commission du Danube, et souligne encore une fois le plein accord obtenu au sein de la Commission.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que tous les membres de la Commission ont eu une attitude positive vis-à-vis de la proposition d'élever le poste de chef-comptable au rang de directeur-adjoint pour la comptabilité, et que le groupe de travail y a trouvé la formule juridique correspondante. Grâce au large échange de vues et aux efforts déployés au sein du groupe de travail, les difficultés liées à la modification envisagée des divers articles des Règles de procédure et des Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement, ont pu être surmontées.

A l'avis de M. Stalio, il serait utile que ces règlements soient revus à l'avenir, à un moment propice, afin de résoudre définitivement tous les problèmes.

En conclusion, M. Stalio se prononce pour l'adoption du projet de décision présenté sur le problème examiné.

M. Jarkov (Union Soviétique) se déclare satisfait de la solution trouvée aux questions compliquées soulevées par la proposition de la délégation autrichienne. Selon M. Jarkov, la solution trouvée à l'issue des débats menés dans un esprit de travail et de collaboration mutuellement avantageuse est la plus juste et permet à la République d'Autriche de prendre part aux travaux de la Commission en sa qualité de membre de plein droit.

La décision concernant les questions juridiques figurant au point 15 de l'Ordre du jour est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/47 (voir Annexes I).

La session examine le point 16 de l'Ordre du jour, « Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 » — doc. CD/SES 19/11 (se trouve dans les archives de la Commission).

Le Président propose de discuter d'abord le projet de plan dans son ensemble et de passer ensuite à son adoption point par point.

Aux débats prennent part :

M. Stoïtchev (Bulgarie) qui note que, tout en étant très chargé, le plan de travail proposé est réel. Les questions qu'il comporte envisagent l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et tiennent compte des propositions et des désirs exprimés aux réunions des groupes de travail.

L'accomplissement du plan de travail dépend dans une large mesure de l'envoi en dû temps par les Etats danubiens des documents nécessaires.

En conclusion, M. Stoïtchev exprime son accord au sujet du plan de travail proposé.

M. Puja (Hongrie) dit que, tant par son volume que par son contenu, le plan de travail proposé diffère avantageusement des plans de travail

précédents.

M. Puja, s'arrêtant ensuite sur les questions élaborées par la Commission, estime qu'il serait utile notamment de continuer à élargir le cadre du rassemblement et de l'étude des indices statistiques afin de pouvoir argumenter économiquement la nécessité d'exécuter des travaux sur le Danube. Tenant compte des perspectives du développement du trafic international de passagers sur le Danube, la délégation hongroise a proposé d'inclure dans le plan de travail la question de l'unification des règles douanières applicables lors du transport de passagers sur le Danube.

Poursuivant son intervention, M. Puja apprécie le développement des relations entre la Commission du Danube et d'autres organisations inter-

nationales.

M. Puja propose d'adopter le projet de plan de travail présenté.

M. Jarkov (Union Soviétique) constate que le plan de travail examiné répond aux tâches posées devant la Commission dans l'esprit de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Le plan de travail pour 1961 contient des questions techniques, nautiques, hydrométéorologiques et autres, dont la solution permettra d'améliorer les conditions de navigation sur le Danube. M. Jarkov, énumérant les problèmes fondamentaux sur lesquels travaille la Commission et relevant leur importance et leur signification, dit que l'élargissement du cadre des questions à l'élaboration desquelles la Commission du Danube participe au sein des organisations internationales, contribue au renforcement de la coopération internationale.

En conclusion, M. Jarkov propose d'adopter le plan de travail de la

Commission pour 1961.

M. Manescu (Roumanie) note que le plan de travail examiné reflète toutes les questions importantes discutées à la présente session et se prononce pour l'adoption du plan de travail de la Commission pour 1961.

M. Pišek (Tchécoslovaquie), partageant l'opinion des représentants ayant déjà intervenu, se prononce pour l'adoption du projet de plan de travail présenté.

M. Petrović (Yougoslavie), prenant la parole au nom de la délégation yougoslave, dit que le projet de plan examiné tient compte des tâches de la Commission et aussi de leur priorité. Le plan pour 1961, tout en étant chargé, reflète néanmoins les possibilités existant réellement. A l'avis de M. Petrović, il serait opportun qu'à l'avenir les groupes de travail formulent, dans le cadre de leur compétence, les points à introduire dans le plan de travail pour l'année à venir, afin de permettre aux experts compétents d'examiner au préalable le projet du plan. A cette fin, il serait nécessaire que l'appareil établisse et diffuse aux Etats danubiens en temps utile l'avant-projet du plan de travail.

En conclusion, M. Petrović se prononce pour l'adoption du projet de

plan de travail.

La session passe à l'examen point par point du plan de travail.

Les points 1 et 2 sont adoptés sans modification.

M. Siniša Petrović (Yougoslavie), notant que les organismes compétents des Etats danubiens ne disposent pas des données sur les seuils pour 1960, propose de rédiger le point 3 du plan comme suit :

« Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données caractérisant les seuils du Danube en 1961, selon le Formulaire de fiche de seuil du Danube adopté. »

La proposition de M. Siniša Petrović est adoptée.

Les points 4, 5, 6 et 7 sont adoptés sans modification.

Sur proposition de M. Rusu (Directeur de l'appareil) le point 8 est adopté avec l'amendement suivant :

« Entreprendre la préparation à l'édition des cartes de pilotage . . . »

et ensuite comme dans le texte.

Les points 9, 10, 11, 12, 13 et 14 sont adoptés sans modification.

Sur proposition de M. Siniša Petrović (Yougoslavie), le point 15 est amendé comme suit :

- « Poursuivre l'étude de la question concernant l'unification éventuelle et la réduction du nombre des documents de bord en vigueur . . . » et ensuite comme dans le texte.
- M. Rusu (Directeur de l'appareil) donne des explications aux points 16 et 17, qui ont été inclus dans le plan de travail sur demande du Comité des Transports intérieurs de la CEE de l'ONU.

Sur proposition du Président, M. Petrović, les points 16 et 17 sont adoptés avec l'amendement suivant :

«... et, après y avoir obtenu le consentement des organismes compétents des Etats danubiens, les envoyer au Secrétariat de la CEE.»

Les points 18, 19 et 20 sont adoptés sans modification.

Sur proposition de M. Siniša Petrović (Yougoslavie), le point 21 est adopté avec le complément suivant :

«..., étant entendu que cet Ouvrage doit servir les intérêts de la navigation. Soumettre le projet de schéma dudit Ouvrage à l'examen des Etats danubiens.»

Les points 22, 23 et 24 sont adoptés sans modification.

Sur proposition de *M. Ivlev* (Union Soviétique) le point 25 est adopté dans la rédaction suivante :

- « Elaborer des propositions au sujet de l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les sections limitrophes du Danube et les présenter à l'examen de la XXème session de la Commission. »
- M. Siniša Petrović (Yougoslavie), intervenant sur le point 26, dit qu'actuellement il n'existe pas de données sur le bilan des débits d'eau auprès des niveaux bas et moyens et qu'ainsi il serait difficile d'effectuer la revision de l'étiage navigable et de régularisation. En conséquence, il propose de remplacer au point 26 les termes « revision de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté » par « entreprendre l'étude des bilans actuel et futur des débits d'eau auprès des niveaux bas et moyens ».
- M. Rusu (Directeur de l'appareil) signale que la formule du point 26 proposée par l'appareil a été reprise de la décision adoptée antérieurement par la Commission au sujet de l'étiage navigable.
- M. Nikolov, chef de la Section hydrométéorologique, complétant l'intervention de M. Rusu, informe la session que selon les Recommandations le calcul de l'étiage navigable et de régularisation en fonction du débit d'eau est fixé pour 1965. Actuellement, les données complètes sur le débit d'eau ne sont disponibles que pour le Haut-Danube. Pour 1961, seule est prévue la première revision de la hauteur de l'étiage en fonction du niveau d'eau.
- M. Siniša Petrović (Yougoslavie) relève que par suite de l'absence des données nécessaires, l'étiage navigable a été établi au moyen d'une méthode approximative, étant entendu que les données exactes sur les débits d'eau seraient obtenues plus tard.

Ces données n'étant pas encore disponibles, il ne serait pas opportun d'entreprendre la revision de l'étiage navigable et, en conséquence, M. Pe-

trović propose d'exclure ce point du plan.

M. Jarkov (Union Soviétique) propose de remettre la discussion du point 26 à la prochaine séance plénière et de charger le groupe de travail pour les questions techniques de l'examiner et d'en préparer une rédaction adéquate.

La proposition de M. Jarkov étant adoptée, le *Président* charge M. Simeonov de convoquer un groupe restreint d'experts pour examiner ce

problème.

Les points 27, 28, 29, 30, 31 et 32 sont adoptés sans modification.

Le Président, M. Petrovič, propose de compléter le point 33/b par les mots «Elaboration de propositions sur l'unification éventuelle et la . . . » et ensuite comme dans le texte.

Le point 33 est adopté avec l'amendement proposé.

Les points 34 à 37 sont adoptés sans modification.

Au point 38, après un bref échange de vues, la tenue de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions sanitaires est fixée du 27 au 30 juin.

Au point 39, M. Rusu (Directeur de l'appareil) donne les explications au sujet de la participation de l'appareil de la Commission aux travaux de

l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé et de l'Organisation Limnologique.

Le point 39 est adopté sans modification.

Les points 40 et 41 sont adoptés sans modification.

Le Président constate que tous les points du plan de travail de la Commission pour 1961, à l'exception du point 26, ont été adoptés.

La séance est levée à 18 heures.

Le Président de la Commission du Danube Signé: S. PETROVIĆ Le Secrétaire de la Commission du Danube Signé: K. STOITCHEV

PROCES-VERBAL N° 111

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 1er février 1961 à Budapest

Président — M. Slavoljub Petrović

Représentants

 M. Peinsipp République d'Autriche - M. Stoïtchev République Populaire de Bulgarie - M. Puja République Populaire Hongroise République Populaire Roumaine - M. Manescu République Socialiste Tchécoslovaque M. Pišek (Suppléant du Représentant) Union des Républiques Socialistes M. Jarkov Soviétiques République Populaire Fédérative de M. Petrović Yougoslavie

La séance est ouverte à 10 heures.

Après l'adoption du programme de travail de la sixième séance plénière, la session examine le point 26 du « Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 ».

- M. Simeonov (Bulgarie) présente la rédaction suivante, établie par le groupe restreint d'experts pour le point 26 du plan de travail :
- « Calculer l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube pour une période de 35 ans, en vue de la vérification de la hauteur d'étiage navigable et de régularisation adoptée, et présenter à ce sujet un rapport à la XXème session de la Commission.»

Le point 26 est adopté dans la rédaction présentée.

Le Président met au vote le projet du plan de travail dans son ensemble. Le plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 19/48 (voir Annexes I).

La session examine le point 17 de l'Ordre du jour « Projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 » — doc. CD/SES 19/2 (se trouve dans les archives de la Commission).

- M. Kapikraïan, président du groupe de travail pour les questions financières, présente le rapport du groupe de travail sur le projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et sur les aspects financiers du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services doc. CD/SES 19/42 (voir Annexes II).
- M. Stalio (Yougoslavie) dit que le barème des nouveaux traitements proposés pour les fonctionnaires de la Commission constitue un pas vers la solution du problème traité, malgré les lacunes qui existent encore. Plus tard, cette question pourrait être examinée à nouveau par la Commission du Danube, vu qu'elle est liée au prestige de la Commission et au rapprochement du niveau de vie de ses fonctionnaires à celui des fonctionnaires des autres organisations internationales.

Parlant du budget de la Commission pour 1961, M. Stalio note que les sommes prévues dans le projet sont réelles, notamment celles assignées pour la tenue des réunions d'experts qui continuent le travail des sessions, pour l'article « Appointements » qui tient compte des nouveaux appointements, et de même pour les autres articles.

M. Jarkov (Union Soviétique) constate que le budget présenté est fondé sur le plan de travail de la Commission pour 1961 et qu'il crée les conditions nécessaires à son accomplissement. En ce qui concerne les traitements majorés des fonctionnaires de la Commission, M. Jarkov dit que les traitements présentés pour adoption sont le résultat du grand travail effectué par les experts et le groupe de travail, qui ont trouvé une solution

juste et fondée à ce problème. En conclusion, M. Jarkov se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail et du budget de la Commission du Danube pour 1961 ainsi que pour l'approbation des nouveaux traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission.

La décision sur les questions financières (projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et aspects financiers du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services)

est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/50 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du point 18 de l'Ordre du jour « Projet d'ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXème session de la Commission » — doc. CD/SES 19/40 (se trouve dans les archives de la Commission).

Au cours de la discussion, les points du projet de l'Ordre de jour sont mis en harmonie avec le plan de travail adopté.

L'Ordre du jour à titre d'orientation de la XXème session de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 19/49 (voir Annexes I).

La session examine ensuite le point 19 de l'Ordre du jour — « Divers ». Deux questions sont à traiter dans le cadre de ce point :

- 1. Le projet de décision concernant la nomination et la libération de fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.
- 2. L'information sur la proposition de la République d'Autriche concernant la signature de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et de la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, élaborées par la CEE de l'ONU.

Le Président, M. Petrović, donne lecture du projet de décision sur le premier point, c.-à-d. sur la nomination et la libération de fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

M. Puja (Hongrie) exprime son accord avec le projet de décision présenté et note que la délégation hongroise, désireuse de venir à la rencontre de la proposition de la délégation yougoslave, a accepté d'échanger le poste de Directeur-adjoint pour le Secrétariat contre le poste de Directeur-adjoint pour les Services, et espère que ce changement sera utile et avantageux pour le travail de l'appareil de la Commission.

Le Président, M. Petrović, parlant au nom de la délégation yougoslave, argumente l'opportunité de l'échange desdits postes du point de vue de l'amélioration du travail de l'appareil de la Commission et remercie la délégation hongroise pour l'attention qu'elle a portée à la demande de la délégation yougoslave.

La décision concernant la nomination et la libération de fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 19/45 (voir Annexes I).

En ce qui concerne la deuxième question figurant au point 19 de l'Ordre du jour, *M. Manescu*, juriste en chef de l'appareil de la Commission, donne lecture de l'information établie par l'appareil (se trouve dans les archives de la Commission).

M. Stalio (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave est prête à adhérer à la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure. En ce qui concerne la Convention relative au contrat de transport, la Yougoslavie, qui étudie cette question, est prête à collaborer dans ce domaine dans le cadre de la CEE.

Le Président, M. Petrović, constate que l'Ordre du jour de la XIXème session est épuisé.

M. Jarkov (Union Soviétique) dit que la XIXème session de la Commission s'est déroulée dans une atmosphère de travail et dans un esprit de collaboration internationale. Tous les Etats danubiens ont tâché de trouver des solutions justes, correspondant aux intérêts de chaque pays et contribuant à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Au nom de la délégation soviétique, M. Jarkov remercie le Gouvernement hongrois pour la sollicitude qu'il a témoignée afin d'assurer le déroulement de la session de la Commission.

M. Jarkov remercie également M. Rusu, Directeur de l'appareil, et tous les fonctionnaires de l'appareil de la Commission pour les bonnes conditions de travail qui ont facilité le déroulement de la session et pour la préparation des documents de la session.

En conclusion, M. Jarkov note que le savoir et l'habileté avec lesquels le Président, M. Petrović, a dirigé les séances de la session ont contribué dans une large mesure à la solution favorable des questions.

M. Manescu (Roumanie) apprécie le travail effectué par la session pour résoudre les questions complexes et importantes au cours du laps de temps donné et dans la direction souhaitée.

Au nom de la délégation roumaine, M. Manescu constate avec satisfaction l'esprit de collaboration qui a régné à la session et remercie le Gouvernement hongrois pour les excellentes conditions qui ont été créées pour le travail de la Commission.

Le Président, M. Petrović, note avec satisfaction que malgré le nombre élevé des questions figurant à l'Ordre du jour, la majorité d'entre elles ont trouvé une solution positive. Parmi les questions les plus importantes ayant trouvé leur solution, il convient de relever le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube, la Fiche des seuils sur le Danube, les Recommandations relatives à l'unification des règles douanières, l'Attestation de bord unifiée, le nouveau Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de la Commission, le Système de balisage uniforme sur le Danube, etc. Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube, élaboré pour la première fois dans l'histoire de la navigation danubienne, crée une base solide pour l'amélioration des conditions d'exploitation du Danube. Les décisions adoptées sont chacune un nouveau pas dans la voie de la réalisation des tâches posées devant la Commission du Danube par la Convention de 1948. Le plan de travail pour 1961 constitue une suite logique dans l'activité de la Commission, les conditions nécessaires à sa réalisation couronnée de succès étant toutes réunies.

La session qui vient de se dérouler a montré que les nouvelles formes de travail se sont avérées justes, car elles ont permis de donner une solution plus efficace aux problèmes devant être résolus par la Commission. Le travail de la session s'est déroulé dans un esprit d'entente mutuelle et toutes les décisions ont été adoptées à l'unanimité.

M. Petrović exprime ses remerciements à tous les participants à la session, aux organismes compétents des Etats danubiens collaborant avec la Commission du Danube et, au nom de tous les présents ainsi qu'en son propre nom, au Directeur de l'appareil, à ses adjoints et à tous les fonctionnaires de l'appareil de la Commission pour le bon travail accompli et leur souhaite à tous de nouveaux succès.

En conclusion, M. Petrović, remerciant le Gouvernement hongrois pour son hospitalité et pour les excellentes conditions de travail qui ont été créées pour le déroulement de la XIXème session de la Commission, déclare la XIXème session de la Commission du Danube clôturée.

La séance est levée à 14 heures.

Le Président de la Commission du Danube Signé: S. PETROVIĆ Le Secrétaire de la Commission du Danube Signé: K. Stoitchev ANNEXES

Ι

ORDRE DU JOUR

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté le 18 janvier 1961, en séance plénière)

- 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. Projet du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965).
 - 4. Projet des fiches des seuils sur le Danube.
- 5. Projet de 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 d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques.
- 7. Information sur les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube.
 - 8. Projet d' Attestation de bord unifiée.
- 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 dispositions 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 du Système uniforme de balisage sur le Danube, de la caractéristique de ses feux et des recommandations au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage.

- 15. Introduction de quelques modifications dans les Règles de procédure et les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement (proposition de la République d'Autriche).
 - 16. Plan de travail de la Commission du Danube pour 1961.
 - 17. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1961.
- 18. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXº session de la Commission du Danube.
 - 19. Divers.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1960

(Adoptée le 18 janvier 1961, en séance plénière)

Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XIXème session de la Commission DECIDE:

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission au 1er janvier 1961:

Actif 481.722,58 forints Passif 481.722,58 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 19/10.

- 2. Transférer au budget pour 1961 le solde du budget pour 1960, dont le montant s'élève à 425.885,76 forints, et autoriser l'appareil de régler au compte de cette somme les frais transitoires pour les éditions d'ouvrages en 1960, après réception des factures.
- 3. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

sur le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960

(Adoptée le 21 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen dudit rapport, la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Prendre note du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960 (doc. CD/SES 19/3) et du bon travail de l'appareil dans le domaine de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960.
- 2. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

sur le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965)

(Adoptée le 21 janvier 1961, en séance plénière)

Ayant discuté le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) et le rapport du groupe de travail pour les questions d'ordre technique sur l'examen dudit projet de Plan, la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Approuver le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) (doc. CD/SES 19/5), compte tenu des observations et propositions formulées au sein du

groupe de travail.

2. Charger l'appareil de la Commission d'inclure les plans des travaux projetés sur les secteurs de la République d'Autriche, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer dans le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) qui sera présenté dans son ensemble à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.

3. Charger l'appareil de la Commission d'élaborer en 1961, sur la base des propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, le projet de Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, pour la détérmination de tous les gabarits mentionnés sur le secteur en amont de Devín, de la largeur du chenal navigable sur le secteur des Portes de Fer et de la hauteur libre des passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Brăila.

4. Charger l'appareil de la Commission de rassembler les propositions au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube, fixé à l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm rapportée à l'étiage navigable et de régularisation. Dresser à ce sujet une infor-

mation à soumettre à l'examen de la XXème session.

5. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de tenir compte, dans l'établissement et l'exécution des travaux de régularisation, de la nécessité de la création des conditions d'écoulement

sans entrave des glaces.

6. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de questions d'ordre technique sur le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965)—(doc. CD/SES 19/16).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE sur le projet de Fiche de seuil du Danube

(Adoptée le 21 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir débattu le projet de Fiche de seuil du Danube et le rapport du groupe de travail pour les questions d'ordre technique sur l'examen dudit projet de Fiche de seuil, la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Approuver le Formulaire de la fiche de seuil du Danube, compte tenu des modifications apportées par le groupe de travail.
- 2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'envoyer à l'appareil de la Commission, à partir de 1961, toutes les données sur les seuils du Danube selon le Formulaire de fiche de seuil approuvé.
- 3. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique sur le projet de la Fiche de seuil (doc. CD/SES 19/16).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'examen du rapport sur les résultats de la réunion d'experts en questions hydrométéorologiques

(Adoptée le 26 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen de questions hydrométéorologiques et le rapport du groupe de travail pour l'examen dudit rapport, la XIXe session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Prendre note du Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen de questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 19/52).
- 2. Approuver la «Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information» compte tenu des amendements qui y ont été apportés par le groupe de travail (doc. CD/SES 19/35).
- 3. Recommander aux Etats danubiens d'entreprendre à partir de 1961 l'étude de la possibilité de l'établissement, à titre d'essai, des prévisions des niveaux moyens et minima pour les durées suivantes :

pour le secteur en aval de Mohács: 10 jours; pour le secteur Komárno-Mohács: 7-10 jours; pour le secteur Bratislava-Komárno: 5-7 jours; pour le secteur en amont de Bratislava: 3-5 jours.

Les prévisions d'essai établies par les Etats danubiens seront transmises télégraphiquement, au moyen de liaison directe entre les Etats danubiens.

- 4. Approuver le «Schéma de code de transmission des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours» compte tenu des modifications y apportées par le groupe de travail (doc. CD/SES 19/36).
- 5. Approuver le «Schéma de code de transmission des sommes des précipitations par décades » (doc. CD/SES 19/37).
- 6. Recommander aux Etats danubiens que dans l'échange des informations sur les éléments hydrométéorologiques du bassin du Danube, sur les sommes des précipitations par décades et sur les prévisions à courte échéance

des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3—10 jours, ils se basent sur la liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information et les schémas de codes approuvés.

- 7. Charger l'appareil de la Commission du Danube de poursuivre le recueil des données au sujet des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube pour établir une liste complète à soumettre à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.
- 8. Charger l'appareil de la Commission d'introduire dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, les modifications et compléments figurant dans le rapport du groupe de travail.
- 9. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques (CD/SES 19/20).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant l'examen du projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube

(Adoptée le 26 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen dudit projet, la XIXe session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Adopter les Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube (doc. CD/SES 19/23).
- 2. Recommander aux Etats danubiens de mettre en vigueur aussitôt que possible les dispositions des Recommandations adoptées et d'en informer la Commission du Danube.
- 3. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières (CD/SES 19/22).

DECISION.

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE au sujet de l'information de l'appareil de la Commission sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales et du rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube, de Mohács (km 1447) à Sulina (mille 0), organisé par la Commission du Danube du 19 septembre au 4 octobre 1960

(Adoptée le 27 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté l'information de l'appareil de la Commission du Danube sur l'entretien du chenal navigable et le rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube, de Mohács à Sulina, organisé par la Commission, la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE :

- 1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/9) et du rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube.
- 2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'examiner les propositions figurant dans le rapport des experts des Etats danubiens sur le voyage d'étude et d'adopter les mesures correspondantes en vue de l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube.
- 3. Vu l'utilité des voyages d'étude sur le Danube, charger l'appareil de la Commission d'organiser à l'avenir aussi, en accord avec les organismes compétents des Etats danubiens, des voyages d'étude sur le Danube dont les dates seront fixées dans les plans de travail de la Commission.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le projet de dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets de produits pétroliers provenant des bateaux

(Adoptée le 27 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le projet de dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par des déchets de produits pétroliers provenant des bâtiments, et le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur l'examen dudit projet, la XIX[®] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Adopter les dispositions sur la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les produits pétroliers provenant des bâtiments sous forme d'article 75/bis du chapitre VI des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, rédigé comme suit:

« Il est interdit aux bâtiments, tant en route qu'en stationnement, de déverser dans le fleuve des déchets ou des restes de produits pétroliers, sous

quelque forme que ce soit, ou leur mélange avec de l'eau.

Ces déchets et restes de produits pétroliers, ainsi que leur mélange avec de l'eau, seront déversés soit sur la rive aux endroits indiqués par les autorités compétentes, soit dans des installations de réception, à terre ou flottantes. »

- 2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire les dispositions adoptées dans leurs prescriptions nationales dans le délai le plus bref possible et d'en informer la Commission du Danube.
- 3. Recommander aux Etats danubiens d'aménager dans leurs ports les installations, à terre ou flottantes, nécessaires pour le déversement des déchets et des restes de produits pétroliers, ainsi que de leur mélange avec de l'eau.
- 4. Charger l'appareil de la Commission d'établir une information au sujet des installations existant dans les ports des Etats danubiens pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers, ainsi que de leur mélange avec de l'eau, et la publier sous forme de guide pour les bateliers.

5. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions d'ordre nautiquesur l'examen du point 12 de l'Ordre du jour (doc. CD/SES 19/25, Partie II).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le projet d'Attestation de bord unifiée

(Adoptée le 27 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le projet d'Attestation de bord unifiée et le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur l'examen dudit projet, la XIX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

- 1. Approuver l'Attestation de bord (doc. CD/SES 19/31) compte tenu des amendements présentés au sein du groupe de travail.
 - 2. Recommander:
- a) aux Etats danubiens d'introduire cette Attestation de bord le plus tôt possible et d'informer la Commission du Danube de la date de son introduction;
- b) aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de reconnaître pour les bâtiments étrangers naviguant sur le Danube la validité de cette Attestation de bord remplaçant les documents énumérés à l'article 12 des Dispositions fondamentales sous § 1, points 1, 2, 5 et 11, dès sa mise en vigueur par les autorités compétentes du pays auquel ressortit le bâtiment.

Les navires de mer empruntant le Danube ainsi que les bâtiments de navigation mixte (maritime et fluviale) ne sont pas tenus d'être munis de cette Attestation.

3. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 8 de l'Ordre du jour (doc. CD/SES 19/25, Partie III).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

au sujet de l'Information de l'appareil de la Commission sur les bâtiments affectés au service de la surveillance fluviale sur le Danube

(Adoptée le 26 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté l'information de l'appareil de la Commission sur la documentation recueillie auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet du nombre et des données techniques des bâtiments affectés par les Etats danubiens et les Administrations fluviales au service de la surveillance fluviale sur le Danube, la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/8).
- 2. Juger opportun d'apposer sur les bâtiments de la surveillance fluviale ne portant pas encore la marque d'identification visée à l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube, ladite marque dans le plus court délai possible et d'en informer la Commission du Danube.
- 3. Charger l'appareil de la Commission de préparer et de soumettre à l'approbation de la XXème session de la Commission du Danube les compléments à l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube, au sujet de l'établissement d'un feu de nuit distinctif et uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'Information sur les renseignements rassemblés au sujet des règles appliquées par les Etats danubiens dans les enquêtes sur les eas d'avarie

(Adoptée le 27 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir examiné l'information présentée par l'appareil de la Commission sur les renseignements rassemblés au sujet des règles appliquées par les Etats danubiens dans les enquêtes sur les cas d'avarie, la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Prendre note de ladite information (doc. CD/SES 19/4).
- 2. Inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1961 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions juridiques, chargée d'examiner les règles applicables en matière d'enquête sur les avaries survenues sur le Danube et, en cas de possibilité, d'élaborer un projet de Règles unifiées pour l'enquête des avaries survenues sur le Danube.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport sur les résultats de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions d'ordre juridique et financier

(Adoptée le 31 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions d'ordre juridique et financier, tenue en mai 1960, la XIXe session de la Commission du Danube DECIDE:

1. Prendre note du Rapport de la réunion du groupe d'experts chargé de l'examen des questions d'ordre juridique et financier (doc. CD/SES 19/51).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE au sujet de la nomination et de la libération de fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube

(Adoptée le 1er février 1961, en séance plénière)

En vertu de l'article 39 des Règles de procédure, la XIXème session de la Commission DECIDE :

- 1. Annuler le point II/3 de la Décision de la XVIIIème session de la Commission du Danube (CD/SES 18/35) en date du 30 janvier 1960, concernant la nomination de M. Dušan *Ibrocić*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, au poste de directeur-adjoint pour les Services.
- 2. Nommer, à partir du 1er avril 1960, M. Iovan *Paunović*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, au poste de directeuradjoint pour les Services.
- 3. Libérer, à partir du 1er février 1961, M. György Fekete, citoyen de la République Populaire Hongroise, du poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat.
- 4. Libérer, à partir du 1er février 1961, M. Iovan *Paunović*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, du poste de directeur-adjoint pour les Services.
- 5. Nommer, à partir du 1er février 1961, M. Iovan *Paunović*, citoyen de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat.
- 6. Nommer, à partir du 1er février 1961, M. György Fekete, citoyen de la République Populaire Hongroise, au poste de directeur-adjoint pour les Services.
- 7. Nommer, à partir du 25 mars 1960, M. Vadim Vassilievitch Sadovnikov, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, au poste de chef de la Section de planification et de statistique.
- 8. Nommer, à partir du 6 mai 1960, M. Anton *Vrba*, citoyen de la République d'Autriche, au poste de chef-comptable.
- 9. Nommer, à partir du 1er février 1961, M. Anton *Vrba*, citoyen de la République d'Autriche, au poste de directeur-adjoint pour la Comptabilité avec accomplissement des fonctions de chef-comptable.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le Système de balisage uniforme sur le Danube (examen de la caractéristique des feux et des recommandations au sujet de l'application de matières réfléchissantes sur les signaux de balisage)

(Adoptée le 27 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le Système de balisage uniforme sur le Danube dans son ensemble, y compris le Tableau de la caractéristique des feux, des matières réfléchissantes et des réflecteurs radar sur les signaux de balisage du Danube et la nouvelle rédaction des parties générales du Système de balisage uniforme, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur l'examen desdits documents, la XIXe session de la Commission du Danube DECIDE:

- 1. Adopter le Système uniforme de balisage sur le Danube dans son ensemble (doc. CD/SES 19/32).
- 2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le Système de balisage uniforme en deux étapes :
- a) Première étape jusqu'au 1er avril 1965; au cours de cette étape seront adaptées au Système de balisage uniforme la forme et la couleur des signaux côtiers spéciaux, la couleur des feux, la forme et la couleur des panneaux signalant les passes navigables des ponts et les écluses, la forme et la signification des signaux signalant la fermeture à la navigation de certaines sections de la voie navigable.
- b) Deuxième étape jusqu'au 1er avril 1968; au cours de cette période seront adaptées au Système de balisage uniforme la forme des voyants et la caractéristique des feux des autres signaux flottants et côtiers, ainsi que les matières réfléchissantes dont l'application est obligatoire.

La modification du balisage sur les divers secteurs du Danube déterminés par les Etats danubiens, doit être réalisée en même temps, en mars 1968.

Jusqu'à l'introduction par étapes du Système de balisage uniforme adopté, la voie navigable sera balisée par les signaux existants.

- 3. Révoquer la décision de la VIIème session de la Commission du Danube au sujet de l'introduction du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (CD/SES 7/16).
- 4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique au sujet de la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (doc. CD/SES 19/25, Partie I).

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE sur les questions juridiques

(Adoptée le 31 janvier 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et la question de l'introduction de quelques modifications dans les Règles de procédure et les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement (proposition de la République d'Autriche), ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions juridiques, la XIXe session de la Commission du Danube DECIDE :

- 1. Approuver le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et le mettre en vigueur à partir du 1er février 1961 (doc. CD/SES 19/41).
- 2. Annuler le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube approuvé en 1954 (doc. CD/SES 11/34).
- 3. Modifier les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement selon les propositions du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques.
- 4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques (doc. CD/SES 19/38).

PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1961

- 1. Inclure les plans des travaux projetés sur les secteurs de la République d'Autriche, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer dans le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) et le présenter dans son ensemble à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.
- 2. Rassembler les propositions au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube, fixé à l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm rapportée à l'étiage navigable et de régularisation, et dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.
- 3. Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données caractérisant les seuils du Danube en 1961, selon le Formulaire de fiche de seuil adopté.
- 4. Achever le rassemblement de la documentation pour la détermination des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le secteur en amont de Devín, de la largeur du chenal navigable sur le secteur des Portes de Fer et de la hauteur libre des passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Brăila. Dresser le projet de Complément aux «Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube» en vigueur et le soumettre à l'examen de la XXème session de la Commission.
- 5. Poursuivre l'étude des conditions nautiques du Danube, de son régime hydrométéorologique, et notamment l'étude de l'élaboration de méthodes de prévision des profondeurs sur les seuils.
- 6. Dresser une note explicative au schéma de rassemblement des données sur l'entretien du chenal navigable du Danube.
- 7. Rassembler, selon le schéma approuvé, les données sur l'entretien du chenal du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales et dresser à ce sujet une information à présenter à la XXème session de la Commission du Danube.
- 8. Entreprendre la préparation à l'édition des cartes de pilotage du Danube couvrant le secteur Ecluse Kachlet—Devín (km 2230,5—1880)

- 9. Achever le rassemblement de la documentation nécessaire à la réédition de l'Aperçu général faisant partie du Routier du Danube.
- 10. Entreprendre l'élaboration du Routier du Danube pour le secteur Ecluse Kachlet—Devín (km 2230,5-1880), et notamment élaborer et ronéotyper la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur allant de la frontière germano-autrichienne à Devín (km 2223-1880).
- 11. Dresser et préparer à l'édition le texte intégral du Système de balisage uniforme sur le Danube, en tenant compte des prescriptions adoptées au sujet de la caractéristique des feux et de l'application de réflecteurs radar et de matières réfléchissantes.
- 12. Entreprendre l'élaboration de propositions (instructions) au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube.
- 13. Entreprendre le rassemblement des données des Etats danubiens au sujet des appareils lumineux utilisés sur les moyens de balisage.
- 14. Achever l'établissement du Tableau de l'introduction du Système de balisage uniforme sur le Danube par secteurs et le diffuser aux Etats danubiens.
- 15. Poursuivre l'étude de la question concernant l'unification éventuelle et la réduction du nombre des documents de bord en vigueur, visés à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
- 16. Rassembler et généraliser les observations et les propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet des Recommandations relatives au jaugeage, aux échelles de jauge et aux échelles de tirant d'eau (doc. W/TRANS/SC. 3/25) et, après y avoir obtenu le consentement des organismes compétents des Etats danubiens, les envoyer au Secrétariat de la CEE.
- 17. Rassembler et généraliser les observations et les propositions des Etats danubiens sur le projet de Règlement international relatif à l'utilisation des installations à gaz liquéfiés à bord des bateaux de navigation intérieure (doc. W/TRANS/SC. 3/24) et, après y avoir obtenu le consentement des organismes compétents des Etats danubiens, les envoyer au Secrétariat de la CEE.
- 18. Entreprendre l'élaboration d'un projet d'unification des formes et des significations des signaux employés par les stations de signalisation sur le Danube.
- 19. Préparer le projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement d'un feu d'identification uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale et le soumettre à l'examen de la XXème session de la Commission.
- 20. Rassembler les données indiquant s'il existe dans les ports des Etats danubiens des endroits ou des installations pour le déversement des déchets et des restes de produits pétroliers ainsi que de leur mélange avec de l'eau, et entreprendre l'élaboration d'une information à ce sujet.
- 21. Dresser et publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1960. Entamer l'élaboration de l'Ouvrage de référence hydrologique pour le

Danube, couvrant une période de 40 ans (1921-1960), étant entendu que cet Ouvrage doit servir les intérêts de la navigation. Soumettre le projet de schéma dudit Ouvrage à l'examen des Etats danubiens.

- 22. Poursuivre l'étude des méthodes d'établissement des prévisions des niveaux d'eau à courte échéance, appliquées par les Etats danubiens. Rassembler les données au sujet de l'établissement par les Etats danubiens de prévisions d'essai des niveaux moyens et minima pour les cours inférieur et moyen du Danube.
- 23. Poursuivre le rassemblement des données sur les stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube; dresser la liste complète de ces stations et la présenter à l'examen de la XXème session de la Commission.
- 24. Recueillir auprès des Etats danubiens, en vue de leur étude, des renseignements sur les méthodes de jaugeage et de calcul des débits liquides et solides.
- 25. Elaborer des propositions au sujet de l'unification des cotes des «0» des stations hydrométriques situées sur les sections limitrophes du Danube, et les présenter à l'examen de la XXème session de la Commission.
- 26. Calculer l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube pour une période de 35 ans, en vue de la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté, et présenter à ce sujet un rapport à la XXème session de la Commission.
- 27. Poursuivre l'établissement et la diffusion aux Etats danubiens des bulletins hydrométéorologiques mensuels et des prévisions mensuelles des niveaux sur le Danube (ces dernières par télégramme). Etudier la possibilité de faire paraître les bulletins hydrométéorologiques mensuels conformément au § 94 des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.
- 28. Introduire dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, les modifications et compléments approuvés par la XIXème session de la Commission, les ronéotyper et les diffuser à tous les Etats danubiens.
- 29. Etablir le projet définitif de la classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube, l'examiner en réunion d'experts et le présenter à l'approbation de la XXème session de la Commission.
- 30. Préparer le projet d'un nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube, l'examiner en réunion d'experts et le soumettre à l'approbation de la XXème session de la Commission.
- 31. Dresser et publier le Bulletin statistique du trafic-marchandises sur le Danube en 1960.
- 32. Convoquer du 12 au 16 juin une réunion d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales, chargée de l'examen des questions statistiques ; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants :

- a) Projet de classification sommaire des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.
- b) Projet d'un nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.
- c) Projet des définitions statistiques à employer dans le questionnaire du Bulletin statistique.
 - d) Echange de vues sur l'opportunité d'élargir le Bulletin statistique.
 - e) Divers.
- 33. Convoquer du 20 au 30 septembre une réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques, inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants :
- a) Examen des règles applicables en matière d'enquête sur les avaries survenues sur le Danube et, en cas de possibilité, élaboration d'un projet de Règles unifiées pour l'enquête des avaries survenues sur le Danube.
- b) Elaboration de propositions sur l'unification éventuelle et la réduction du nombre des documents de bord en vigueur, visés à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
- c) Examen du projet d'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube au sujet des privilèges et de l'immunité de la Commission du Danube.
- d) Echange de vues sur l'avant-projet de Convention relative au transport de passagers et de bagages en navigation intérieure, élaboré par le Comité d'Etude, à Rome.
- 34. Rassembler la documentation et entreprendre la préparation à l'édition de la Partie II du Recueil des lois relatives à la navigation sur le Danube : Règlements portuaires des principaux ports danubiens.
- 35. Rassembler la documentation et dresser une information au sujet de la possibilité de l'élaboration d'un document sur l'aptitude à la clôture douanière des bâtiments.
- 36. Rassembler les propositions au sujet de l'unification des règles douanières applicables au transport de passagers sur le Danube.
 - 37. Préparer et publier :
- a) les Procès-verbaux de la XIXème session de la Commission du Danube;
- b) les Recommandations relatives à l'unification des règles douanières sur le Danube;
- c) les Règles de procédure, les Dispositions relatives à l'organisation du Secrétariat et des Services et le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
- 38. Convoquer du 27 au 30 juin une réunion d'experts des Etats danubiens, chargée de l'examen des questions relatives à l'introduction de modifications aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube.
- 39. Partant du point de vue de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1961 aux travaux :

- a) du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU;
- b) du Sous-Comité des transports par voie navigable 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 des experts en documents statistiques de la CEE de l'ONU;
- e) du Groupe d'experts chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure auprès de la CEE de l'ONU;
- f) du Groupe d'experts chargé d'étudier les problèmes de création d'un réseau unifié des voies navigables européennes d'intérêt international auprès de la CEE de l'ONU;
- g) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé, à Rome, dans les questions de l'unification de certaines parties du droit fluvial;
 - h) de l'Organisation Météorologique Mondiale;
 - i) de l'Organisation Limnologique Mondiale;
- j) d'autres organisations internationales et des réunions convoquées par les Etats danubiens pour l'examen des questions concernant la navigation sur le Danube.
- 40. Maintenir le contact, échanger la documentation avec les institutions de recherches scientifiques et d'établissement de projets des Etats danubiens et, après s'être concertés de part et d'autre, les visiter aux fins de l'étude des différents problèmes du domaine des questions nautiques, hydrotechniques, hydrométéorologiques, statistiques et juridiques, relevant de la navigation sur le Danube.
- 41. Dresser le plan de travail et le projet du budget de la Commission du Danube pour 1962.

ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté le 1er février 1961, en séance plénière)

I. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXème session les questions suivantes :

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan

de travail de la Commission pour 1961.

2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961.

3. Questions techniques:

a) projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965).

b) information au sujet du terme de l'achèvement de la première

étape des grands travaux sur le Danube;

c) projet de Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

4. Questions nautiques:

a) information sur l'élaboration de propositions au sujet de l'unification éventuelle et de la réduction du nombre des documents de bord en vigueur, visés à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube;

b) projet de complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement d'un feu d'identification uniforme

pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale.

c) information sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales.

5. Questions hydrométéorologiques :

- a) liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube;
- b) propositions concernant l'unification des cotes des «0» des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube;
- c) rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté.

6. Questions statistiques:

a) projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube;

b) projet du nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube;

c) rapport sur la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques.

7. Questions juridiques:

a) information au sujet de l'élaboration du projet de Règles unifiées

applicables aux enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube;

 b) projet d'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube au sujet des privilèges et de l'immunité de la Commission du Danube;

c) rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen de questions

juridiques et nautiques.

8. Projet de Recommandations relatives à l'unification des Règles de la surveillance sanitaire sur le Danube et rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires.

9. Plan de travail de la Commission du Danube pour 1962.

- 10. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1962.
- 11. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXIème session de la Commission du Danube.
 - 12. Divers.
- II. Convoquer la XXème session ordinaire de la Commission du Danube à Budapest, pour le 24 janvier 1962.

DECISION

DE LA DIX-NEUVIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

sur les questions financières

(Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et des aspects financiers du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission)

(Adoptée le 1er février 1961, en séance plénière)

Après avoir discuté le projet du budget de la Commission du Danube pour 1961 et les aspects financiers du Règlement 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 pour les questions financières, la XIX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1961 dans la somme de 4,638.800 forints pour son chapitre des recettes et 4,638.800 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 19/39.

2. Fixer, conformément à l'article 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités pour 1961 des Etats membres de la Commission du Danube, établies afin de couvrir les dépenses, dans le montant de 595.000 forints par Etat.

Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube de verser annuellement, au début de janvier, un douzième de leurs annuités au budget pour l'année précédente afin de couvrir les dépenses de la Commission jusqu'à l'approbation du nouveau budget.

- 3. Verser aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube les traitements établis en forints selon le Tableau des traitements des fonctionnaires de l'appareil inscrits au tableau du personnel de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/43), à partir du 1er février 1961.
- 4. Etablir pour tous les fonctionnaires inscrits au tableau du personnel de la Commission du Danube une allocation pour enfant de 500 forints par mois et inclure cette disposition dans l'article correspondant du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission.

- 5. Autoriser le Directeur de l'appareil de la Commission de faire payer les 75% des loyers des fonctionnaires de l'appareil au compte du budget de la Commission du Danube.
- 6. Inclure dans le budget de la Commission du Danube pour 1961 le solde transitoire du bilan au 1er janvier 1961 qui s'élève à 425.800 forints et les autres versements prévus dans le montant de 48.000 forints.
- 7. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières (doc. CD/SES 19/42).

ANNEXES

Délégation yougoslave

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions financières

Le groupe de travail pour les questions financières, formé en vertu des articles 49 et 50 des Règles de procédure, a tenu ses réunions les 16 et 17 janvier 1961.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

- M. Preissl Délégation autrichienne M. Kojouharov Délégation bulgare - M. Trifonov M. Takács Délégation hongroise - M. Tengerdi - M. Nae Délégation roumaine - M. Andrei - M. Kapikraïan Délégation soviétique - M. Markov - M. Svátek Délégation tchécoslovaque - M. Zervan

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Rusu, Fekete, Vrba, Radonić, Babić et Sadovnikov ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

- M. Stalio

– Mme Soć

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

Sur proposition de la délégation hongroise, M. Kapikraïan, suppléant du représentant de l'Union Soviétique, 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 du Danube pour 1960 (doc. CD/SES 19/10) et a discuté tous les articles des 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. Kapikraïan, Zervan, Markov, Trifonov, Nae, Takács et Stalio, a vérifié certains documents du chapitre des dépenses du budget, choisis parmi les débours effectués aux articles I/2 « Primes linguistiques », III/11 « Entretien et réparation des automobiles », VIII « Achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport », IV/4 « Paiement de subsides et de congés », XI « Frais de représentation, primes et imprévus » et XII « Fonds culturel ».

Aux articles III et VIII les experts ont effectué la vérification de certains documents de base et de fiches.

Le groupe d'experts a établi que les documents reflètent entièrement les dépenses effectuées au cours de l'année, sont en bonne et due forme et garantissent le contrôle des dépenses.

Après avoir examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960, le groupe de travail constate que les dépenses effectuées correspondent aux buts assignés.

Le groupe de travail relève qu'une économie de ressources a été réalisée du fait que l'appareil a dépensé rationnellement et avec précaution les sommes allouées. Le solde transitoire au 1er janvier 1961 s'élève à 481.722,58 forints. Ce solde résulte d'excédents de versements des Etats membres au compte de leurs annuités, de la non réception, jusqu'à la fin de l'exercice, des factures pour l'édition des publications de la Commission du Danube et des économies faites à divers articles du budget.

Vu que les factures d'édition s'élèvent à 200.000 forints environ, le groupe de travail recommande de les régler au compte du solde transitoire pour 1961.

Au cours de la discussion, les désirs et les observations suivants ont été énoncés :

Recommander à l'appareil de corriger le rapport financier sur l'exécution du budget pour 1960 en excluant de l'article IV les frais occasionnés par l'achat de meubles supplémentaires, autorisé par le Président de la Commission, pour les indiquer à l'article VIII dans lequel entrent de telles dépenses.

Recommander d'indiquer les frais d'enseignement de langues, figurant à l'article I du Rapport financier pour 1960, à un poste séparé de cet article.

Etant donné qu'au cours de nombreuses années il y a toujours eu un solde considérable à la fin des exercices, il serait opportun, lors de l'établissement du budget, de calculer exactement à chaque article les sommes nécessaires pour couvrir les dépenses envisagées.

En vue de promouvoir la vente des publications de la Commission, prier le Directeur de l'appareil de dresser une information sur les commandes de publications reçues par la Commission et examiner l'opportunité de rééditer certaines d'entre elles.

Le groupe de travail relève la tenue en bonne et due forme des pièces comptables et les économies réalisées, et recommande à l'appareil qu'à l'avenir aussi il dépense les moyens alloués avec précaution et conformément aux buts fixés.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XIXème session le projet de décision suivant sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960 :

« Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1960, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XIXème session de la Commission DECIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission au 1er janvier 1961 :

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 19/10.

2. Transférer au budget pour 1961 le solde du budget pour 1960 dont le montant s'élève à 425.885,76 forints et autoriser l'appareil de régler au compte de cette somme les frais transitoires pour les éditions d'ouvrages en 1960 après réception des factures.

3. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions finan-

cières.»

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 1960

Le groupe de travail formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et de la décision de la XIXème session, adoptée en séance plénière le 18 janvier 1961, a tenu ses réunions les 18 et 19 janvier 1961.

Aux travaux du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner M. Schurz
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Csuti M. Tengerdi M. Gáspárdi
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Nae M. Mateescu M. Andrei
Délégation soviétique	— M. Jarkov M. Kapikraïan M. Markov M. Laboutov M. Ivlev M. Konovalov
Délégation tchécoslovaque	— M. Fainor M. Svátek M. Klíma M. Biskup M. Šulc M. Hlubocký

Délégation yougoslave

M. Stalio
M. Petrović
M. Brukner
Mme Šoć

Ministère des Transports de la R. F. A.

– Mme von Köppen

Administration fluviale des Portes de Fer

M. Stoian

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM Rusu, Fekete, Paunović, Makeïev, Kinov, Sadovnikov, Nikolov, Tarapčik, Vrba, Manescu et Petrescu.

Sur proposition de M. Dumitru, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine, M. Stalio, suppléant du représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a discuté le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 (doc. CD/SES 19/3).

A l'issue des débats, le groupe de travail a établi que, malgré certaines difficultés, le plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 a été exécuté dans son ensemble.

L'appareil de la Commission a déployé son activité en 1960 en conformité avec le plan de travail et les décisions de la XVIII^e session de la Commission et s'est acquitté avec succès des tâches dont il a été chargé.

Le groupe de travail apprécie l'activité de l'appareil de la Commission tant du point de vue de la qualité que de celui des méthodes appliquées.

Les ouvrages de référence et la documentation relevant des questions nautiques, hydrométéorologiques, techniques, statistiques, juridiques et autres continuent à être élaborés par l'appareil de la Commission à un niveau adéquat, tenant compte des exigences actuelles de la navigation danubienne.

Au cours de la discussion, les désirs et propositions suivants ont été énoncés :

- 1. Dans l'intérêt de l'accomplissement avec succès des divers points du plan de travail de la Commission, il serait désirable que les organismes compétents des Etats danubiens respectifs fassent parvenir en dû temps à l'appareil la documentation nécessaire dans une des langues officielles de la Commission du Danube.
- 2. Charger l'appareil de la Commission de poursuivre l'étude des conditions nautiques du Danube, de son régime hydrométéorologique et notamment celle de l'élaboration des méthodes d'établissement des prévisions des profondeurs sur les seuils.
- 3. Charger l'appareil de la Commission de poursuivre en 1961 le rassemblement de la documentation nécessaire pour la réédition de l'Aperçu général du Routier du Danube.

4. Estimer opportun d'examiner au cours de cette session, dans le cadre du point 13 de l'ordre du jour, le rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube, de Mohács à Sulina, organisé par la Commission du Danube.

5. Charger l'appareil de publier les Descriptions du chenal des divers secteurs du Danube de manière telle qu'il soit possible d'y apporter par la

suite les corrections nécessaires.

6. Charger l'appareil de la Commission d'insérer dans le texte du rapport du Directeur, à inclure dans les procès-verbaux de la XIXème session, une mention au sujet de la documentation reçue de la part des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales dans la période située entre la date de l'établissement du rapport et la fin de l'année.

Le groupe de travail estime que, vu l'expérience acquise au cours de l'accomplissement des plans de travail de la Commission, il serait opportun, lors de leur établissement, de tenir compte, à l'avenir aussi, du volume, de la priorité et de l'importance des tâches posées, ainsi que des possibilités de leur exécution.

Comme résultat de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission du Danube, le groupe de fravail propose à la XIXème session le projet de décision suivant :

« 1. Prendre note du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1960 (doc. CD/SES 19/3) et du bon travail de l'appareil dans le domaine de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960.

2. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960 (doc. CD/SES 19/13) ».

Dix-neuvième session

RAPPORT

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

Le groupe de travail formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XIXème session, adoptée en séance plénière le 18 janvier 1961, a tenu ses réunions les 19, 20 et 21 janvier 1961.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne - M. Müllner M. Schurz Délégation bulgare - M. Simeonov M. Kojouharov M. Trifonov Délégation hongroise - M. Csuti M. Bokor M. Jakus M. Vid M. Petényi M. Dobos Délégation roumaine - M. Dumitru M. Nae M. Mateescu M. Andrei Délégation soviétique - M. Jarkov M. Kapikraïan M. Laboutov M. Ivley Délégation tchécoslovaque - M. Zervan M. Biskup M. Šulc M. Hlubocký Délégation yougoslave - M. Stalio M. Petrović M. Brukner Mme Šoć Ministère Fédéral du Transport de la R.F.A. — Mme von Köppen

Administration Fluviale des Portes de Fer

M. Danon
 M. Stoian

Aux travaux du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Rusu, Paunović, Fekete, Tarapčik, Nikolov, Kinov, Sadovnikov et Petrescu.

Sur proposition de M. Zervan, membre de la délégation tchécoslovaque, M. Simeonov, suppléant du représentant de la République Populaire de

Bulgarie, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 3 de l'Ordre du jour, « Projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) » (doc. CD/SES 19/5), et le point 4 «Projet des fiches des seuils sur le Danube » (doc. RE/1960—3, Annexe 8).

Au chapitre I. du projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), « Caractéristique générale », le groupe de travail a introduit quelques amendements rédactionnels ainsi que des précisions d'ordre géographique

et au sujet de la position de certains points.

D'autre part, le désir a été exprimé d'en réduire, pour autant que possible, le volume en diminuant le texte des descriptions physico-géographique et hydrométéorologique du bassin du Danube.

Au chapitre II du projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), le groupe

de travail a formulé les observations et les propositions suivantes :

1. Le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) ne contient pas le plan des travaux projetés pour le secteur des Portes de Fer. Vu l'importance de ce secteur du point de vue de la navigation, le groupe de travail estime nécessaire que l'Administration des Portes de Fer envoie à la Commission le projet de plan des travaux prévus sur son secteur, en vue de son inclusion dans le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965).

En connexion avec ce qui précède, le groupe de travail a pris note de la déclaration des représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer quant à la présentation à la Commission du Danube, en 1961, du plan des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer pour la période 1961—

1965.

2. Estimer nécessaire d'inclure également dans le Plan des grands travaux sur le Danube les plans des travaux projetés pour les secteurs autrichien et allemand du Danube.

En liaison avec ceci, le groupe de travail a aussi pris note de la déclaration de l'expert du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne au sujet de l'envoi à la Commission, en 1961, d'une documentation complémentaire sur les travaux projetés sur le secteur allemand du Danube.

3. Charger l'appareil de la Commission de préciser dans le plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), après les avoir concertés avec les organismes compétents, les gabarits de chenal projetés pour les secteurs roumaino-bulgare et hungaro-tchécoslovaque du Danube.

- 4. Charger l'appareil de la Commission de dresser le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), avec tous ses compléments, et de le soumettre à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.
- 5. Tenant compte que sur certains secteurs du Danube la profondeur de 2,5 m auprès de l'étiage navigable et de régularisation sera obtenue déjà au cours de l'exécution des travaux prévus dans le Plan pour la première période de la première étape, il semble utile de fixer le terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube à la réalisation de profondeurs d'au moins 2,5 m auprès du niveau mentionné.

En connexion avec ce qui précède, charger l'appareil de la Commission de rassembler auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales les propositions sur la fixation du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube et présenter à ce sujet une information à la XXème session.

6. Estimer nécessaire que l'appareil de la Commission élabore en 1961, sur la base des propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales respectives, le projet de Complément aux « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » pour la détermination de tous les gabarits mentionnés sur le secteur en amont de Devín, de la largeur du chenal navigable sur le secteur des Portes de Fer et de la hauteur libre des passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Brăila.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XIXème session le projet de décision suivant au point 3 de l'Ordre du jour :

- « Après avoir discuté le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), la XIXème session de la Commission du Danube DECIDE :
- 1. Approuver le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) (doc. CD/SES 19/5), compte tenu des observations et propositions énoncées au sein du groupe de travail.
- 2. Charger l'appareil de la Commission d'inclure les plans des travaux projetés sur les secteurs de la République d'Autriche, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer dans le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) qui sera présenté dans son ensemble à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.
- 3. Charger l'appareil de la Commission d'élaborer en 1961, sur la base des propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, le projet de Complément aux « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » pour la détermination de tous les gabarits mentionnés sur le secteur en amont de Devín, de la largeur du chenal navigable sur le secteur des Portes de Fer et de la hauteur libre des passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Brăila.

- 4. Charger l'appareil de la Commission de rassembler les propositions au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube, fixé à l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm rapportée à l'étiage navigable et de régularisation. Dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXème session.
- 5. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de tenir compte, dans l'établissement et l'exécution des travaux de régularisation, de la nécessité de la création des conditions d'écoulement sans entrave des glaces.
- 6. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique sur le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965)—(doc. CD/SES 19/16) ».

A l'issue de l'examen du projet de la Fiche des seuils du Danube (doc. RE/1960-3, Annexe 8), le groupe de travail a jugé opportun d'y introduire les amendements suivants :

- 1. Modifier le titre du projet présenté par l'appareil et l'intituler « Formulaire de la fiche de seuil du Danube ».
- 2. Modifier le texte précédant le tableau figurant à la page 1 du projet comme suit :
 - « Dénomination et position du seuil à partir de Sulina (km)

Dénomination de la station hydrométrique la plus proche et sa position à partir de Sulina (km)

Cote absolue du «0» de la station hydrométrique au-dessus du niveau de la mer

Etiage navigable et de régularisation adopté pour la station hydrométrique

Année, mois»

- 3. Ajouter au chapitre II, à la fin du Formulaire de la fiche de seuil, la remarque suivante :
- « Les relations graphiques visées sous points 3, 4 et 5 sont à établir avec l'apparition sur les seuils du secteur en amont de Devín, d'une profondeur de 20 dm au moins, et sur ceux du secteur en aval de Devín d'une profondeur de 25 dm.»

Par ailleurs, le groupe de travail a été informé par l'appareil de la Commission sur son intention de publier périodiquement, à partir de 1961, des données caractérisant les seuils du Danube.

Comme résultat de l'examen du projet de Fiche de seuil du Danube, le groupe de travail propose à l'examen de la XIXème session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

« Après avoir débattu le projet de Fiche de seuil du Danube, la XIXème session de la Commission DECIDE :

1. Approuver le Formulaire de la fiche de seuil du Danube, compte tenu des modifications apportées par le groupe de travail.

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'envoyer à l'appareil de la Commission, à partir de 1961, toutes les données sur les seuils du Danube selon le Formulaire de fiche de seuil approuvé.

3. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique sur le projet de la Fiche de seuil (doc. CD/SES

19/16).»

Dix-neuvième session

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques

Le groupe de travail formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XIXème session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 18 janvier 1961, a tenu ses réunions les 24 et 25 janvier 1961.

Aux travaux du groupe de travail ont pris part :

- M. Schlaffer Délégation autrichienne

M. Müllner M. Glasel

- M. Kojouharov Délégation bulgare

M. Trifonov

Délégation hongroise M. Szesztai

M. Weimann

Délégation roumaine M. Mateescu

M. Ivlev Délégation soviétique

- M. Zervan Délégation tchécoslovaque M. Šulc

M. Hlubocký

 M. Petrović Délégation yougoslave

Mme Šoć

Secrétariat de la CEE de l'ONU - M. Cuperus

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube, MM. Paunović, Nikolov, Tarapčik, Rapajić, Petrescu, Stoïanov, ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

Sur proposition de M. Petrović, membre de la délégation yougoslave, M. Szesztai, membre de la délégation hongroise, a été élu président du

groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 6 de l'ordre du jour, «Rapport sur les résultats de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques» (doc. CD/SES 19/52), en portant son attention sur les guestions de fond suivantes :

1. «Mise au point de la Liste des stations formant le réseau d'information (Annexe aux Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, adoptées par la IX° session de la Commission du Danube, en 1953)—(doc. CD/SES 19/6-a).»

Au cours des débats, le groupe de travail a examiné la liste présentée par l'appareil de la Commission et y a introduit quelques modifications et compléments au sujet de la composition des stations hydrométriques, du programme d'observation d'éléments hydrométéorologiques de quelques stations hydrométriques en précisant en même temps à qui ces données devaient être transmises.

Le groupe de travail a jugé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission réserve dans la Liste des stations formant le réseau d'information, par pays et par bassins fluviaux, quelques symboles de station pour qu'en cas de mise en service d'une nouvelle station celle-ci puisse être introduite dans la Liste sans renverser les numéros d'ordre des stations.

Le groupe de travail recommande de remplacer l'Annexe aux Recommandations en vigueur par la Liste des stations mise au point, intitulée "Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information".

2. «Schéma du code de transmission télégraphique des prévisions des niveaux d'eau moyens et minima sur le Danube, pour une période de 3—10 jours».

Le groupe de travail a examiné le Schéma de code présenté par l'appareil de la Commission (doc. CD/SES 19/6-b) et y a apporté quelques précisions visant la possibilité de la transmission des niveaux moyens selon ce schéma.

3. «Introduction dans la Liste des stations formant le réseau d'information des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube».

Le groupe de travail a examiné la Liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube, établie par l'appareil de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/6) et a constaté que cette liste n'était pas complète et qu'il y manquait les coordonnées géographiques des stations ainsi que leurs symboles météorologiques.

A ce sujet, le groupe de travail a trouvé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission poursuive le rassemblement de renseignements sur les stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube et présente à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube une liste des stations mise au point.

Par ailleurs, le groupe de travail a estimé qu'il serait opportun que les Etats danubiens entreprennent en 1961, en vue d'un échange d'expérience, un échange de données sur les précipitations dans les régions montagneuses du Danube d'après les stations figurant dans la Liste établie par l'appareil de la Commission.

4. «Propositions sur l'échange d'informations annuel entre les Etats danubiens, en vue de la mise au point des coordonnées des courbes pour le calcul du débit pour l'année écoulée d'après les stations figurant dans la Liste des stations hydrométriques faisant partie du réseau d'information.»

Notant l'actualité de cette proposition, le groupe de travail a estimé qu'il serait opportun de rédiger le paragraphe 86 des Recommandations relatives à la poursuite des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube comme suit :

«Diffuser, par poste, les données précisant les coordonnées des courbes pour le calcul du débit d'eau de l'année écoulée, d'après les stations du Danube indiquées dans la Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information.

Les dites données sont à transmettre à tous les Etats danubiens intéressés et à l'appareil de la Commission du Danube à la fin du premier trimestre de chaque année.»

Le groupe de travail a également jugé opportun de recommander à la XIXème session de la Commission d'adopter le Schéma de code de transmission des précipitations par décades, figurant dans le Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen de questions hydrométéorologiques.

Tenant compte de cette proposition et de la nécessité de transmettre télégraphiquement les prévisions d'essai des niveaux moyens et minima, le groupe de travail a estimé qu'il serait nécessaire d'introduire dans les Recommandations les modifications suivantes:

 Compléter le point IV du chapitre 13 par le sous-point 4 rédigé comme suit :

«Prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours»

Introduire au chapitre 13 un nouveau point VI:
 «Schéma du code de transmission des sommes des précipitations par décades»

Le groupe de travail estime qu'il serait utile d'établir des contacts directs entre les experts des Etats danubiens, de réaliser des visites mutuelles et d'organiser des conférences en vue de la mise en accord des résultats obtenus sur les secteurs adjacents et du développement des recherches méthodiques.

Le groupe de travail a pris note de l'information des experts hongrois qui ont communiqué que l'Académie des Sciences, l'Administration Centrale des Eaux et la Société Hydrologique de la République Populaire Hongroise se proposent d'organiser du 10 au 14 avril 1961 des conférences au sujet de l'établissement des prévisions hydrologiques, auxquelles seront invitées les délégations des académies des sciences et des instituts hydrologiques de tous les Etats danubiens.

Approuvant le Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen de questions hydrométéorologiques, le groupe de travail recommande à l'appareil de la Commission de tenir compte dans son travail des propositions figurant dans ledit Rapport.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la XIXème session de la Commission du Danube le projet de décision suivant au-point 6 de l'Ordre du jour :

- «1. Prendre note du Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen de questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 19/52.)
- 2. Approuver la Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information, compte tenu des amendements qui y ont été apportés par le groupe de travail (doc. CD/SES 19/35).
- 3. Recommander aux Etats danubiens d'entreprendre, à partir de 1961, l'étude de la possibilité de l'établissement, à titre d'essai, des prévisions des niveaux moyens et minima pour les durées suivantes :

- pour le secteur en aval de Mohács, 10 jours ;

pour le secteur Komárno-Mohács, 7-10 jours;
pour le secteur Bratislava-Komárno, 5-7 jours;
pour le secteur en amont de Bratislava, 3-5 jours.

Les prévisions d'essai établies par les Etats danubiens seront transmises télégraphiquement, par liaison directe entre les Etats danubiens.

- 4. Approuver le «Schéma de code de transmission des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours», compte tenu des modifications apportées par le groupe de travail (doc. CD/SES 19/36).
- 5. Approuver le «Schéma de code de transmission des sommes des précipitations, par décades» (doc. CD/SES 19/37).
- 6. Recommander aux Etats danubiens que dans l'échange des informations sur les éléments hydrométéorologiques du bassin du Danube, sur les sommes des précipitations par décades et sur les prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3—10 jours, ils se basent sur la Liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information et sur les Schémas de code approuvés.
- 7. Charger l'appareil de la Commission du Danube de poursuivre le recueil des données au sujet des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube pour en établir une liste complète à soumettre à l'examen de la XXème session de la Commission du Danube.
- 8. Charger l'appareil de la Commission d'introduire dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, les modifications et compléments figurant dans le rapport du groupe de travail.
- 9. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques (CD/SES 19/20).

Dix-neuvième session

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube

Le groupe de travail formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XIXème session, adoptée en séance plénière le 18 janvier 1961, a tenu ses réunions les 23, 24 et 25 janvier 1961.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	M. FuchsM. Schurz
Délégation bulgare	M. Pavlov
Délégation hongroise	 M. Gercsák
Délégation roumaine	M. DumitruM. NaeM. Andrei
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Laboutov M. Konovalov
Délégation tchécoslovaque	M. SvátekM. Benda
Délégation yougoslave	M. StalioM. Ratković
Ministère du Transport de la R.F.A.	 – Mme von Köppen

Aux travaux du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube, MM. Rusu, Fekete, Makeïev et Manescu.

Sur proposition de M. Pavlov, membre de la délégation bulgare, M. Svátek, membre de la délégation tchécoslovaque, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a discuté le projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube, élaboré par la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions douanières, qui s'est tenue du 7 au 17 septembre 1960 (doc. RE/1960-3).

Le groupe de travail a examiné ledit projet par chapitres et par articles et y a apporté les modifications suivantes :

Article 2, point 1.

Lors de l'adoption des présentes Recommandations, la définition du terme «bâtiment» doit être modifiée compte tenu de la définition donnée dans l'Attestation de bord dont le projet sera examiné par la présente session, et comprendre également les radeaux et les navires.

Biffer l'alinéa 2 de cet article.

Article 4, point 1.

Lors de la discussion de ce point, l'expert du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, tout en se prononçant pour la rédaction proposée, a communiqué qu'à présent, sur le secteur allemand du Danube, la nécessité de recevoir et de visiter les bâtiments jour et nuit ne s'est pas présentée.

Article 4, point 3

Remplacer les mots «peuvent être également effectuées» par «s'effectuent». Biffer les derniers mots de cet alinéa : «et sur autorisation des organes douaniers».

Article 6, point 2, sous-point c)

Remplacer les mots «dans les eaux territoriales» par «sur le secteur du Danube».

Article 11, point 3, sous-point a)

Inclure l'Attestation de bord.

Article 13.

Transférer le point 3 de cet article à l'article 25 du projet, comme point 4.

Articles 25 et 26.

Lors de la discussion de l'article 25, le groupe de travail a estimé utile que la XIXème session charge l'appareil de la Commission de recueillir les propositions des Etats danubiens au sujet des questions suivantes :

1. Quelles sont les conditions auxquelles le bâtiment doit répondre pour que le document attestant son aptitude à la clôture douanière lui soit délivré?

2. Quels sont les organes compétents pour la délivrance de ce document?

Après réception des données nécessaires sur ces questions, l'appareil de la Commission devra préparer et envoyer aux Etats danubiens une information à ce sujet.

L'article 26 est à insérer à l'article 25 comme point 3, et le texte du point 3 de l'article 13 devient le point 4 de l'article 25.

Article 29, point 2.

Le groupe de travail a modifié la dernière partie de ce point dans le sens que le capitaine doit présenter aux autorités douanières un document garantissant le paiement des droits de douane et des amendes.

Article 30.

Cet article a été adopté avec la modification suivante :

«Le document annexé aux présentes Recommandations sera établi dans la langue du pays émetteur et dans les langues officielles de la Commission du Danube.»

Les autres articles du projet ont été adoptés sans modifications. L'Annexe au projet de Recommandations a été adopté avec les modi-

fications suivantes:

Le point 4 (Nom du bâtiment) devient point 1; le point 5 (Pavillon), point 2; le point 1 (faites à l'arrivée dans le port), point 3; le point 3 (Date de l'arrivée), point 4 et le point 2 (Arrivée N°) est inséré après le point 18.

Comme résultat des discussions, le groupe de travail a jugé utile de présenter à l'approbation de la séance plénière le projet de Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube avec les modifications y apportées.

L'expert du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne a exprimé l'avis qu'il serait opportun d'entamer l'étude de la question d'un document de transit unifié.

Tenant compte de ce qui précède, le groupe de travail propose à la XIXème session de la Commission, le projet de décision suivant :

- «1. Adopter les «Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube» présentées (doc. CD/SES 19/23).
- 2. Recommander aux Etats danubiens de mettre en vigueur, aussitôt que possible, les dispositions des Recommandations adoptées et d'en informer la Commission du Danube.
- 3. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières (CD/SES 19/22)».

Dix-neuvième session

RAPPORT

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

Le groupe de travail formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XIXème session, adoptée en séance plénière le 18 janvier 1961, a tenu ses réunions les 25, 26 et 27 janvier 1961.

Aux travaux du groupe de travail ont pris part :

- M. Schlaffer Délégation autrichienne M. Glasel - M. Simeonov Délégation bulgare M. Kojouharov M. Trifonov M. Bélav Délégation hongroise M. Csuti M. Burián M. Jakus M. Juba M. Dobos - M. Dumitru Délégation roumaine M. Mateescu - M. Laboutov Délégation soviétique M. Ivlev M. Gromov - M. Fainor Délégation tchécoslovaque

M. Biskup

Délégation yougoslave

— M. Stalio

M. Petrović

M. Brukner

Mme Soć

Ministère du Transport de la R. F. A.

— Mme von Köppen
M. Wiedemann
M. von der Schulenburg

Secrétariat de la CEE de l'ONU — M. Cuperus

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube, MM. Rusu, Paunović, Makeïev, Kinov, Kubica, Tarapčik, Nikolov, Wolfzettel ont participé aux travaux de la réunion.

Sur proposition de M. Dumitru, suppléant du représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube, M. Schlaffer, membre de la délégation autrichienne, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné les points suivants de l'Ordre du jour:

Point 14: Examen du texte du Système uniforme de balisage sur le Danube, de la caractéristique de ses feux et des recommandations au sujet de l'application des matières réfléchissantes sur les signaux de balisage.

Point 12 : Projet de dispositions au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets pétroliers provenant des bateaux.

Point 8: Projet d'Attestation de bord unifiée.

PARTIE I

Au point 14 de l'Ordre du jour le groupe de travail a examiné le Tableau de la caractéristique des feux, des matières réfléchissantes et des réflecteurs radar sur les signaux de balisage du Danube (doc. RE/1960-3, Annexe 3) et la Nouvelle rédaction des parties générales du Système de balisage uniforme du Danube (doc. RE/1960-3, Annexe 4).

Au cours de la discussion, le groupe de travail a exprimé les désirs et propositions suivants :

1. Inclure dans les Généralités, après le sixième alinéa, le texte suivant:

«En principe, la couleur des feux doit correspondre aux recommandations de la Commission Internationale de l'Eclairage (Couleur des signaux lumineux. Publication CIE N° 2 (W. I. B. 3/1959)».

En ce qui concerne la caractéristique proposée pour les feux des signaux lumineux, il a été précisé que les périodes indiquées sont des valeurs moyennes. Des écarts à ces valeurs ne sont admis que dans la mesure où ils ne gênent pas la reconnaissance du feu.

- 2. A la partie II (page 6) ajouter au bas de la page une remarque rédigée comme suit : «On entend sous dangers pénétrant dans le lit les têtes d'épi, la rive basse inondable, les obstacles fixes, etc.»
- 3. Inclure à la partie III (page 10), après le troisième alinéa, le texte suivant :

«Les ponts mobiles fermés à la navigation seront signalés :

en cas d'interruption temporaire:

- de nuit, par un feu rouge fixe;

 de jour, par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'une raie blanche horizontale; en cas d'interruption prolongée:

- de nuit, par deux feux rouges fixes, superposés;

— de jour, par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, installés l'un sous l'autre.»

- 4. Afin de faciliter l'introduction du Système de balisage uniforme du Danube, charger l'appareil de la Commission d'élaborer des propositions (instruction) sur l'installation des signaux flottants et côtiers du Système.
- 5. Charger l'appareil de la Commission de recueillir auprès des Etats danubiens, jusqu'à fin 1962, les données au sujet des appareils lumineux installés sur les signaux du Système de balisage uniforme et dresser une information à ce sujet.
- 6. Charger l'appareil de la Commission de dresser et de publier le texte intégral du Système de balisage uniforme sur le Danube avec toutes les précisions adoptées au sujet de la caractéristique des feux et de l'application de réflecteurs radar et de matières réfléchissantes.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XIXème session de la Commission du Danube le projet de décision suivant au point 14 de l'Ordre du jour :

- «1. Adopter le Système uniforme de balisage sur le Danube dans son ensemble (doc. CD/SES 19/32).
- 2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le Système de balisage uniforme en deux étapes :
- a) Première étape jusqu'au 1er avril 1965; au cours de cette étape seront adaptées au Système de balisage uniforme: la forme et la couleur des signaux côtiers spéciaux; la couleur des feux, la forme et la couleur des panneaux signalant les passes navigables des ponts et les écluses; la forme et la signification des signaux signalant la fermeture à la navigation de certaines sections de la voie navigable.
- b) Deuxième étape jusqu'au 1er avril 1968; au cours de cette période seront adaptées au Système de balisage uniforme: la forme des voyants et la caractéristique des feux des autres signaux flottants et côtiers, ainsi que les matières réfléchissantes dont l'application est obligatoire.

La modification du balisage sur les divers secteurs du Danube déterminés par les Etats danubiens, doit être réalisée en même temps, en mars 1968.

Jusqu'à l'introduction, par étapes, du Système de balisage uniforme adopté, la voie navigable sera balisée par les signaux existants.

- 3. Révoquer la décision de la VIIème session de la Commission du Danube au sujet de l'introduction du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (CD/SES 7/16).
- 4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre nautique au sujet de la modification du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube (doc CD/SES 19/25, Partie I).»

Au point 12 de l'Ordre du jour, le groupe de travail a examiné le projet de disposition au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par des déchets de produits pétroliers provenant des bâtiments (CD/SES 19/7).

En premier lieu, le groupe de travail a précisé l'étendue de son mandat en vertu de la décision de la XVIIIème session de la Commission et a établi qu'il lui appartenait d'examiner le problème uniquement du point de vue de la pollution par les déchets pétroliers provenant des bâtiments.

Le groupe de travail a examiné le projet de disposition au sujet de la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les déchets de produits pétroliers provenant des bâtiments, présenté par l'appareil de la Commission, et y a apporté quelques modifications. Le groupe de travail estime que l'adoption du projet ainsi modifié pourrait être recommandé à la session.

Le groupe de travail a exprimé le désir que les Etats danubiens aménagent dans leurs ports des installations, à terre ou flottantes, pour la réception des déchets de produits pétroliers provenant des bâtiments. Par ailleurs, il a jugé opportun que l'appareil de la Commission rassemble des renseignements indiquant s'il existe dans les ports danubiens des endroits ou des installations pour le déversement des produits pétroliers provenant des bâtiments et dresse à ce sujet une information qui pourrait servir de guide aux bateliers dans ce domaine.

En résultat de la discussion, le groupe de travail recommande à la

XIXème session de la Commission, le projet de décision suivant :

«1. Adopter les dispositions sur la lutte contre la pollution des eaux du Danube par les produits pétroliers provenant des bâtiments sous forme d'article 75/bis du chapitre VI des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, rédigé comme suit :

"Il est interdit aux bâtiments, tant en route qu'en stationnement, de déverser dans le fleuve des déchets ou des restes de produits pétroliers, sous

quelque forme que ce soit, ou leur mélange avec de l'eau.

Ces déchets et restes de produits pétroliers, ainsi que leur mélange avec de l'eau, seront déversés soit sur la rive aux endroits indiqués par les autorités compétentes, soit dans des installations de réception, à terre ou flottantes».

- 2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire les dispositions adoptées dans leurs prescriptions nationales dans le délai le plus bref possible et d'en informer la Commission du Danube.
- 3. Recommander aux Etats danubiens d'aménager dans leurs ports les installations, à terre ou flottantes, nécessaires pour le déversement des déchets et des restes de produits pétroliers, ainsi que de leur mélange avec de l'eau.
- 4. Charger l'appareil de la Commission d'établir une information au sujet des installations existant dans les ports des Etats danubiens pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers, ainsi que de leur mélange avec de l'eau, et la publier sous forme de guide pour les bateliers.
- 5. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 12 de l'ordre du jour (doc. CD/SES 19/25, Partie II).»

PARTIE III

Au point 8 de l'Ordre du jour le groupe de travail a examiné le projet de l'Attestation de bord unifiée (doc. RE/1960-3. Annexe 5).

Au cours de la discussion, le groupe de travail a formulé les amendements suivants :

- 1. Observations. Transférer le point d) au bas de la page sous forme de remarque. Inclure un nouveau point d) rédigé comme suit :
- «Il est entendu que le terme «propriétaire du bâtiment» employé dans la présente Attestation de bord doit s'entendre dans le sens de la législation nationale du pays auquel ressortit le bâtiment en question».
- 2. Biffer au point 10 de l'Attestation de bord la mention «Capacité brute».

En ce qui concerne la modification de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, vu la réduction éventuelle du nombre des documents de bord en vigueur, le groupe de travail a estimé qu'il serait utile de poursuivre l'étude de cette question et de l'examiner à la XXème session de la Commission du Danube.

En résultat de la discussion, le groupe de travail propose à la XIXème

session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

«1. Approuver l'Attestation de bord (doc. CD/SES 19/31), compte tenu des amendements présentés au sein du groupe de travail.

2. Recommander:

- a) aux Etats danubiens d'introduire l'Attestation de bord le plus tôt possible et d'informer la Commission du Danube de la date de son introduction:
- b) aux États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de reconnaître pour les bâtiments étrangers naviguant sur le Danube la validité de cette Attestation de bord remplaçant les documents énumérés à l'article 12 des Dispositions fondamentales sous § 1, points 1, 2, 5 et 11, dès sa mise en vigueur par les autorités compétentes du pays auquel ressortit le bâtiment.

Les navires de mer empruntant le Danube ainsi que les bâtiments de navigation mixte (maritime et fluviale) ne sont pas tenus d'être munis de cette Attestation.

3. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 8 de l'Ordre du jour (doc. CD/SES 19/25, Partie III).»

Dix-neuvième session

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques

Le groupe de travail formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XIXème session, adoptée en séance plénière le 18 janvier 1961, a tenu ses réunions les 28, 30 et 31 janvier 1961.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Fröhlich M. Schurz M. Müllner
Délégation bulgare	M. PavlovM. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Tengerdi M. Takács M. Jelenik M. Gáspárdi
Délégation roumaine	M. NaeM. Andrei
Délégation soviétique	– M. MarkovM. Laboutov
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Zervan M. Klíma
Délégation yougoslave	M. Stalio

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission : MM. Rusu, Fekete, Paunović, Makeïev, Sadovnikov, Manescu et Vrba.

Sur proposition de M. Schurz, membre de la délégation autrichienne, soutenue par M. Svátek, membre de la délégation tchécoslovaque, M. Nae, membre de la délégation roumaine, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté les points suivants de l'Ordre du jour :

Point 11 — Projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube. Point 15 — Introduction de quelques modifications dans les Règles de procédure et les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement (proposition de la République d'Autriche).

PARTIE I

Au point 11 de l'Ordre du jour, le groupe de travail a examiné article par article le projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, élaboré par la réunion d'experts chargée de l'examen de questions d'ordre juridique et financier, tenue en mai 1960.

Au cours de la discussion, le groupe de travail a jugé nécessaire d'apporter au projet les modifications suivantes :

Article 2, troisième alinéa — Remplacer dans le texte russe les mots « с постоянной работой » par « со службой », et remplacer dans le texte français le terme « activité » par « fonctions ».

Article 3, premier alinéa — Biffer dans le texte russe le terme « крайнюю». Dans le texte français remplacer les mots « la plus grande » par « toute » et biffer le terme « toutes ».

Article 6 — Le groupe de travail a estimé que la rédaction de ce texte permet au Directeur de l'appareil, dans le cas où les possibilités existent et que la majorité des fonctionnaires le désirent, d'établir une semaine de travail de 5 jours. Actuellement ces possibilités n'existent pas encore et, en conséquence, le groupe de travail n'a pas trouvé nécessaire de modifier l'article 6 selon la proposition de la République d'Autriche.

En ce qui concerne le troisième alinéa de cet article, le groupe de travail a examiné le projet de la liste des fêtes nationales des Etats membres de la Commission du Danube, présenté par l'appareil, et a recommandé au Directeur de l'appareil de le concerter avec les représentants des Etats membres.

Article 7 — Exclure cet article du Règlement, étant donné que le plan de travail de la Commission pour 1961 prévoit la question de l'élaboration d'un Accord entre la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube au sujet de l'immunité et des privilèges de la Commission du Danube.

Article 12 - Biffer les mots « sans interruption ».

Article 14 — Modifier cet article comme suit :

« Tout fonctionnaire ayant des enfants mineurs ou des enfants majeurs étudiants ou frappés d'incapacité de travail, reçoit mensuellement une allocation de . . . par enfant. Cette allocation sera versée sur la base d'un document».

(Le montant de l'allocation sera établi par le groupe de travail pour les questions financières).

Article 22 — La modification du premier alinéa ne concerne que le texte russe.

Article 23 — Tout fonctionnaire bénéficie d'un congé de maladie de plus de 3 jours ouvrables consécutifs s'il présente un certificat médical attestant qu'il n'est pas en état d'exercer ses fonctions.

 $Article\ 26$ — Biffer les mots « en cas de nécessité, et » ainsi que les mots « pour traitement médical ».

Article 27 - Rédiger le premier alinéa de cet article comme suit :

« En cas d'invalidité permanente, confirmée par un certificat médical, survenue par suite d'accident ou de maladie liée à l'exercice de ses fonctions, tout fonctionnaire reçoit une indemnité unique jusqu'à concurrence de 6 mois de traitement, versée sur décision du Président et du Secrétaire de la Commission.

En cas de décès du fonctionnaire, survenu à la suite des circonstances susmentionnées, cette indemnité est versée aux membres de sa famille. »

Article 28 — Rédiger le point a) de cet article comme suit :

« En cas d'invalidité permanente, confirmée par un certificat médical, à l'exception du cas visé à l'article 27, tout fonctionnaire reçoit, sur décision du Président et du Secrétaire de la Commission, une indemnité équivalant à 3 mois de traitement.

En cas de décès du fonctionnaire, cette indemnité est versée aux membres de sa famille. »

Le point b) de cet article doit figurer comme article séparé.

Article 29 — Ajouter à la remarque de cet article, après les mots « les enfants majeurs » les mots « étudiants ou ».

 $Article\ 31$ — Remplacer au point b) du texte russe, les mots «выезде на территорию» раг «выездах в пределах».

Article 43 — Rédiger cet article comme suit :

« Tout fonctionnaire qui, par sa faute, a causé un dommage matériel à la Commission, est tenu de l'en dédommager. Au cas où le montant du dommage excède trois mois de traitement du fonctionnaire, la question du dédommagement sera résolue par décision du Président et du Secrétaire de la Commission. »

PARTIE II

Au point 15 de l'Ordre du jour, le groupe de travail a examiné l'introduction de quelques modifications dans les Règles de procédure et les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement (proposition de la République d'Autriche). Au cours de l'examen de ce problème, le groupe de travail a discuté les propositions contenues dans la lettre du représentant de la République d'Autriche en date du 30 novembre 1960. A l'issue de la discussion, le groupe de travail a formulé les propositions suivantes :

1. Proposition relative à la représentation de la République d'Autriche dans la présidence de la Commission du Danube.

Tenant compte de l'échange de vues préliminaire entre les représentants au sujet du contenu et de l'esprit de l'article 7 des Règles de procédure et de l'opinion exprimée par le groupe de travail, selon laquelle la participation de l'Autriche dans la présidence de la Commission du Danube peut être résolue sur la base de l'article 7 des Règles de procédure, en vertu duquel la présidence de la Commission du Danube sera élue, en 1963, parmi les représentants des pays qui dans la période 1961—1963 n'ont occupé aucun poste éligible, la délégation autrichienne n'a pas insisté sur sa proposition de modifier l'article 11 des Règles de procédure.

2. Proposition relative à la nomination de plusieurs suppléants du représentant à la Commission du Danube.

Tenant compte de l'opinion de la majorité, exprimée au cours de la discussion sur la question de la nomination de plusieurs suppléants de représentant à la Commission du Danube, selon laquelle il a été considéré utile de conserver les dispositions des Règles de procédure en vigueur, la délégation autrichienne n'a pas insisté sur sa proposition de modifier l'article 5 des Règles de procédure.

3. Proposition relative à l'élévation du poste de chef-comptable au rang de poste de directeur-adjoint.

Le groupe de travail recommande à la session de modifier les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement en y apportant les amendements suivants :

- a) Rédiger le premier alinéa du point 3 du chapitre I comme suit :
 « A la tête du Secrétariat et des Services se trouve le directeur assisté de ses adjoints. »
 - b) Libeller l'introduction au chapitre II comme suit :

« II. SECRETARIAT

Le Secrétariat se compose de deux sections :

- A) Section de correspondance, d'édition et des archives.
- B) Section administrative et d'intendance. »
- c) A la fin des Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement, remplacer le chapitre «C) Comptabilité » par le chapitre «IV. Comptabilité ».

Formuler le point 1 de ce chapitre comme suit :

 $\,$ « 1. Le travail de la comptabilité est dirigé par le directeur-adjoint pour la comptabilité. »

Au cours des débats, la délégation yougoslave a exprimé l'opinion sur la nécessité d'examiner les textes des Règles de procédure et des Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement afin de les mettre en accord.

Les autres délégations n'ont pas partagé ce point de vue.

A l'issue de la discussion, le groupe de travail propose à l'examen de la séance plénière le projet de décision suivant aux points 11 et 15 de l'ordre du jour :

- «1. Approuver le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, et le mettre en vigueur à partir du 1er février 1961 (doc. CD/SES 19/41).
- 2. Annuler le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube approuvé en 1954 (doc. CD/SES 11/34).
- 3. Modifier les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement selon les propositions du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques.
- 4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques (doc. CD/SES 19/38).»

Dix-neuvième session

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions financières

(Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et des aspects financiers du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Sccrétariat et des Services de la Commission du Danube)

Le groupe de travail pour les questions financières, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XIXème session, a tenu ses réunions les 30 et 31 janvier 1961.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne — M. Fröchlih M. Schurz

Délégation bulgare — M. Kojouharov

Délégation bulgare — M. Kojouharov M. Pavlov

Délégation hongroise — M. Csuti M. Takács

M. Tengerdi

– M. Nae

Délégation roumaine — M. Nae M. Andrei

M. Mateescu

Délégation soviétique — M. Kapikraïan M. Laboutov

M. Laboutov

– M. Fainor

Délégation tchécoslovaque

- M. Fainor
M. Zervan

Délégation yougoslave

- M. Stalio

Mme Šoć

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission : MM. Rusu, Fekete, Paunović, Vrba, Sadovnikov et Radonić.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Kapikraïan, suppléant du représentant de l'Union Soviétique à la Commission du Danube.

Le groupe de travail a examiné l'aspect financier des articles suivants du projet de Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube :

Article 14 - « Allocation pour enfants »

Le groupe de travail a jugé possible d'établir une allocation pour enfant de 500 forints par mois et par enfant, pour tous les fonctionnaires de la Commission.

Article 13 — « Primes linguistiques »

Le groupe de travail a approuvé les dispositions visées à l'article 13 du projet de Règlement.

Article 39 - « Loyer »

Tenant compte du niveau actuel des loyers, le groupe de travail a jugé opportun qu'une partie, notamment les 75 %, des loyers des fonctionnaires soient prélevées sur le budget de la Commission et les 25 % payés par les fonctionnaires.

Cette disposition ne s'applique pas aux fonctionnaires ressortissants du pays où siège la Commission.

Le groupe de travail a discuté les propositions de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et financières au sujet de l'augmentation de 15% en moyenne des traitements de base des fonctionnaires et les variantes présentées à ce sujet, et a estimé qu'il serait possible de recommander à l'approbation de la session la variante prévoyant une augmentation de traitement différentielle, compte tenu des amendements qui y ont été apportés (tableau des traitements annexé).

Le groupe de travail a examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1961 et a pris note des explications données par le Directeur et le chef-comptable de l'appareil sur le bien-fondé des chapitres des recettes et des dépenses du projet du budget. Le groupe de travail s'est prononcé pour une certaine diminution des dépenses prévues à l'article « Frais d'administration » et y a apporté quelques corrections.

Le groupe de travail constate que le projet de budget, dans son ensemble, a été établi selon le plan de travail et les tâches posées devant l'appareil de la Commission en 1961.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XIXème session le projet de décision suivant :

- « 1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1961 dans la somme de 4,638.800 forints pour son chapitre des recettes et 4,638.800 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 19/39.
- 2. Fixer, conformément à l'article 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités pour 1961 des Etats membres de la Commission du Danube, établies afin de couvrir les dépenses, dans le montant de 595.000 forints par Etat.

Recommander aux Etats membres de la Commission du Danube de verser annuellement, au début de janvier, un douzième de leurs annuités au budget pour l'année précédente afin de couvrir les dépenses de la Commission jusqu'à l'approbation du nouveau budget.

3. Verser aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube les traitements établis en forints selon le tableau des traitements des fonc-

tionnaires inscrits au tableau du personnel de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/43), à partir du 1er février 1961.

- 4. Etablir pour tous les fonctionnaires inscrits au tableau du personnel de la Commission du Danube une allocation pour enfant de 500 forints par mois et inclure cette disposition dans l'article correspondant du Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission.
- 5. Autoriser le Directeur de l'appareil de la Commission de faire payer les 75% des loyers des fonctionnaires de l'appareil au compte du budget de la Commission du Danube.
- 6. Inclure dans le budget de la Commission du Danube pour 1961 le solde transitoire du bilan au 1er janvier 1961, qui s'élève à 425.800 forints, et les autres versements prévus dans le montant de 48.000 forints.
- 7. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières (doc. CD/SES 19/42).»

ANNEXES

III

Dix-neuvième session

RAPPORT

du Directeur de l'appareil de la Commission du Danube sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube en 1960

En 1960, le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XVIIIème session, a été exécuté comme suit :

Point 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 XIXème session de la Commission. Dans l'élaboration du projet, se baser sur les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.»

Conformément aux instructions de la XVIIIème session, l'appareil de la Commission a préparé au courant de l'année le projet du plan pour la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le Danube.

Le rassemblement de la documentation, des projets et des propositions afférant à l'établissement dudit projet a été entamé en 1959. En 1960, l'appareil a reçu la documentation demandée de tous les Etats danubiens et de l'Administration Fluviale du Bas-Danube. Jusqu'à présent, l'appareil n'est pas encore en possession des données de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

Comme on le sait, la XIVème session de la Commission du Danube, tenue en 1956, a adopté les Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, et la XVIIIème session, tenue en 1960, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

Dans l'établissement du projet en question, l'appareil s'est basé sur les Recommandations susmentionnées et sur la documentation reçue des Etats danubiens et de l'Administration Fluviale du Bas-Danube.

La réunion d'experts chargée de l'examen de questions d'ordre technique, tenue en septembre 1960, a discuté l'avant-projet du plan des grands travaux sur le Danube élaboré par l'appareil de la Commission pour une période de 5 ans. Au cours des débats, les experts ont exprimé leurs observations tant sur le schéma du plan que sur l'essence même des points du projet et y ont apporté nombre de compléments et de modifications.

L'avant-projet du plan a été approuvé par la réunion, qui a estimé utile que, dans la poursuite de l'élaboration du projet, l'appareil prenne en considération tous les amendements, observations et modifications apportés. Se basant sur ces observations et compléments, l'appareil de la Commission a réélaboré le projet du plan pour la première période de la première étape des grands travaux sur le Danube et, en décembre 1960, l'a diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales dans la forme présentée à l'examen de la XIXème session.

Le projet de plan constitue la première partie du plan général des grands travaux sur le Danube, et est établi pour la période 1961-1965 seulement.

Le plan contient:

I. la caractéristique générale du Danube, partie qui comprend une brève description physico-géographique du Danube, les conditions et les exigences de la navigation et de l'exploitation des ressources hydrauliques du fleuve pour l'obtention d'énergie électrique et à d'autres fins ;

II. le plan de la première étape des grands travaux sur le Danube, de Devín à Sulina, établi par secteurs des Etats danubiens pour la première période (1961—1965), qui contient une caractéristique sommaire des divers secteurs, les tâches fondamentales du plan de la première période et l'énumération des travaux projetés.

A la fin du projet se trouve l'information de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne sur les travaux projetés sur leurs secteurs du Danube pour la période 1961—1965. Ainsi, la XIXème session pourra déjà examiner le projet de plan même et non pas l'information sur la préparation du projet du plan quinquennal des grands travaux sur le Danube, comme cela figure au point 3 de l'ordre du jour à titre d'orientation.

Actuellement, l'appareil n'a pas encore suffisamment de données pour élaborer le plan des grands travaux pour la période suivante. La réunion d'experts a néanmoins estimé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission poursuive l'étude de ce problème.

- Point 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 indication des méthodes applicables pour l'obtention de ces données, ainsi que l'établissement du projet de fiche des seuils et les présenter à l'examen de la XIXème session.»

L'appareil de la Commission a poursuivi le dépouillement des données statistiques reçues, caractérisant le régime des seuils du Danube de Devín à Sulina (km 1880-0) en 1958—1959. Il a élaboré le projet de Tableau unifié pour le rassemblement des données caractérisant le régime des seuils du Danube, qui tient compte de toutes les observations parvenues au courant de l'année, et une Note explicative pour l'établissement dudit Tableau. Ce projet de Tableau a été discuté en septembre 1960 à la réunion d'experts chargée de l'examen des questions d'ordre technique. La réunion a approuvé la forme du Tableau unifié réélaboré par l'appareil de la Commission, et a recommandé de le présenter à l'examen de la XIXème session de la Commission. Par ailleurs, elle a estimé qu'il suffirait de fournir les données prévues dans le tableau unifié qu'une seule fois par mois, lorsque les profondeurs sur les seuils sont au-dessous de 25 dm.

La réunion d'experts a en outre examiné le projet relatif aux fiches et à la classification des seuils, élaboré par l'appareil, et a recommandé de le présenter également à l'examen de la XIXème session de la Commission du Danube.

Point 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 XVIIème session de la Commission du Danube (CD/SES 17/32, point 3).»

En vertu de ce point l'appareil de la Commission a organisé, du 19 septembre au 4 octobre 1960, un voyage d'étude auquel ont participé des experts de tous les Etats danubiens et des fonctionnaires de l'appareil de la Commission.

Au cours du voyage, les experts ont été accompagnés, sur chaque secteur, par des experts des organismes compétents des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, qui ont fourni tous les renseignements techniques demandés.

En dehors de l'inspection même du secteur Mohács—Sulina, les experts ont eu la possibilité de prendre connaissance des ouvrages hydrotechniques et de l'aménagement des principaux ports danubiens de ce secteur, y compris le port d'Ismaïl situé dans le bras de Chilia et de visiter les chantiers navals de Belgrade, Roussé, Galați, les laboratoires hydrotechniques à Belgrade et à Bucarest, et les chantiers de construction de l'écluse de régularisation du canal Danube-Tisza-Danube à Bezdan, etc.

Au cours du voyage, les experts ont établi leur rapport sur les conditions nautiques du Danube, l'état des travaux de régularisation, les seuils et le balisage. Le rapport a été discuté et adopté par tous les participants à une réunion tenue le 3 octobre 1960, à Tulcea.

Les experts ont estimé opportun de noter dans les conclusions du rapport l'utilité de telles inspections effectuées en commun, et ont recommandé à la Commission du Danube d'en organiser à l'avenir aussi.

Le rapport des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude a été diffusé à tous les Etats danubiens et, au cas où la session le jugerait utile, il pourrait être examiné dans le cadre du point 13 de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XIXème session.

Point 4 — «Dresser et ronéotyper la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur la section du Danube du km 1433 à Turnu Severin sur la rive gauche et à Kostol sur la rive droite.»

Au cours de la période examinée, l'appareil de la Commission a établi un schéma selon lequel a été demandée aux organismes compétents la documentation nécessaire.

Sur la base de matériel reçu, des routiers, des cartes nautiques, des avis aux bateliers et de l'expérience des fonctionnaires, l'appareil a établi et ronéotypé en 500 exemplaires, en langues russe et française, la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur du Danube du km 1433 au km 1048.

Cette Description contient aussi toutes les modifications apportées au balisage et aux signaux des stations de signalisation sur le secteur des Portes de Fer (km 1048-931).

Elle comprend les données concernant les conditions de navigabilité du fleuve, les gabarits du chenal navigable (largeur, profondeur, rayon de courbure), les obstacles naturels (bancs, seuils) et artificiels (bâtiments et objets coulés, passes navigables des ponts à gabarits insuffisants, etc.), les moyens de balisage (flottant, côtier), etc.

La Description tient compte de toutes les modifications communiquées dans les «Avis aux bateliers» et peut ainsi servir de manuel aux navigateurs.

Point 5 — «Préparer le projet de modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de a surveillance douanière sur le Danube.»

Conformément à la proposition de la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque, la XVIIème session a inclus dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1959 le rassemblement de la documentation au sujet des modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.

En mars 1959, le représentant de la Tchécoslovaquie a envoyé à l'appareil le projet de modifications auxdites Dispositions.

Ce projet a été diffusé à tous les Etats danubiens avec la demande d'envoyer à l'appareil les propositions et observations éventuelles sur le fond du problème.

A la réunion des experts des Etats danubiens, tenue en septembre 1959, l'appareil de la Commission a informé les experts sur les propositions et observations reçues sur le projet tchécoslovaque.

Vu le nombre des propositions, observations et amendements reçus des Etats danubiens, ainsi que leur caractère parfois contradictoire, la réunion des experts a estimé utile de recommander d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1960 l'élaboration — sur la base des propositions

reçues des Etats danubiens — d'un projet général de modifications des Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube.

La réunion d'experts chargée de l'examen des questions douanières, convoquée du 7 au 17 septembre 1960 conformément au plan de travail, a pris comme de base de discussion les Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube en 1953.

Les experts ont examiné lesdites Dispositions en vigueur chapitre par chapitre et paragraphe par paragraphe, et ont élaboré le projet de Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube, qui sera présenté à l'examen de la XIXème session.

Point 6 — « Dresser et éditer le Routier du Danube — Description nautique du port de Regensburg (km 2379) au port de Devín (km 1880). »

Sur ce point, l'appareil de la Commission a établi un schéma détaillé d'après lequel a été demandée à la République d'Autriche et à la République Fédérale d'Allemagne la documentation nécessaire.

Jusqu'à présent l'appareil ne dispose pas encore de ces documents.

Les organismes compétents de la République d'Autriche ont communiqué que les données demandées pourront être envoyées dans la première moitié de 1961, et les organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne, qu'ils les feront parvenir à la fin du troisième trimestre de 1961, vu que les nouvelles données au sujet de leur secteur ne seront disponibles qu'après exécution des levés.

L'appareil de la Commission se propose de préparer et de publier le Routier en question après réception de la documentation.

Point 7 — « Publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1958 et préparer la publication de l'Annuaire hydrologique pour 1959. »

Au cours de la période traitée, l'appareil a rédigé et établi le texte définitif de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1958 qui a été remis à l'imprimerie en avril 1960 et tiré à 400 exemplaires.

Afin de préparer le matériel nécessaire à la publication de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1959, l'appareil de la Commission a dépouillé les données reçues des Etats danubiens au sujet des niveaux d'eau, des débits, de la température de l'eau et de l'air, des glaces et des précipitations, relevés en 1959.

Les données pour l'Annuaire hydrologique de 1959 ont été établies selon le schéma de l'Annuaire hydrologique pour 1958.

L'Annuaire pour 1959, dont le manuscrit a été remis à l'imprimerie en septembre 1960, paraîtra en janvier 1961.

D'autre part, tenant compte de la nécessité de préparer en temps utile la réédition de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube, l'appareil de la Commission a, en dehors de son plan de travail, étudié au courant de l'année les méthodes actuelles de l'établissement des ouvrages de référence hydrologiques. En résultat, il a été constaté que le schéma adopté, selon lequel a été élaboré et publié, en 1954, l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube de Devín à Sulina, ne répond plus entièrement aux exigences actuelles; il y manque notamment l'analyse du régime des niveaux d'eau, les caractéristiques des débits, des dépôts d'alluvions, des précipitations, de la vitesse du courant, etc.

A la suite de l'étude effectuée dans le domaine de l'évaluation des caractéristiques hydrométéorologiques, l'appareil de la Commission a préparé un nouveau schéma d'Ouvrage de référence hydrologique du Danube, dont la structure est basée sur des éléments hydrologiques. Par rapport à l'ancien Ouvrage de référence hydrologique, le nouveau schéma renferme des données hydrologiques d'une portée pratique pour les bateliers et les spécialistes du domaine de l'exploitation de la batellerie.

L'appareil de la Commission a, en outre, élaboré une variante de schéma selon l'ancien modèle, notamment d'après les stations hydrométriques.

Les deux variantes ont été envoyées en décembre à tous les Etats danubiens pour approbation, afin qu'après la réception des amendements éventuels il soit possible d'entreprendre l'établissement de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube selon l'une des variantes susmentionnées.

Point 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.»

L'appareil de la Commission a poursuivi l'établissement des bulletins mensuels hydrologiques qui sont régulièrement diffusés aux Etats danubiens par poste.

Les prévisions mensuelles des niveaux d'eau d'après les principales stations hydrométriques du Danube ont été régulièrement envoyées aux

Etats danubiens par télégramme.

En ce qui concerne l'établissement des prévisions des niveaux d'eau pour une durée de 10 jours, l'appareil de la Commission a d'abord entrepris l'étude des méthodes appliquées actuellement dans l'établissement des prévisions hydrologiques à courte échéance, ceci en connexion avec les besoins en prévisions qui sur différents secteurs du Danube se présentent du point de vue de la sécurité de la navigation.

A la suite de l'étude effectuée sur la base des ouvrages et de la documentation traitant l'interdépendance des diverses conditions de la formation des processus hydrologiques sur les secteurs du Bas Danube et

les secteurs montagneux du fleuve, il a été établi ce qui suit :

En général, sur les cours inférieur et moyen du Danube les conditions requises existent pour l'application des méthodes basées sur les observations hydrologiques effectuées dans le réseau du bassin, comme par exemple la méthode des niveaux équivalents et celle des tendances. Il est possible, compte tenu de la précision exigée par les besoins pratiques de la navigation,

d'établir les prévisions des niveaux moyens et minima pour une durée de 10 jours sur le cours inférieur du fleuve et de 5-10 jours sur le cours moyen.

Pour le cours supérieur du Danube il serait utile de se baser, dans l'établissement des prévisions des niveaux minima pour une durée de 3-5 jours, sur des méthodes hydrométéorologiques (isochrone et bilan d'eau).

En ce qui concerne l'étude par les Etats danubiens de la possibilité de l'établissement des prévisions des niveaux d'eau à courte échéance ce problème a été discuté par la réunion d'experts chargée des questions hydrométéorologiques, tenue du 17 au 20 mai 1960. Une information détaillée à ce sujet figure au point 9 de ce rapport.

Par ailleurs, en juin de l'année courante, l'appareil de la Commission s'est adressé aux Etats danubiens pour leur demander de le renseigner sur les méthodes qu'ils appliquent dans l'établissement des prévisions à court terme. Jusqu'à présent, des informations sommaires à ce sujet ont été reçues de la part de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie. Toutefois, elles n'indiquent pas selon quel point du fleuve, pour quelle durée et avec quelle précision ces prévisions sont établies. La Hongrie a envoyé une information détaillée sur ce problème.

Au cours de l'année écoulée, l'appareil de la Commission a poursuivi le rassemblement des données journalières sur les éléments hydrologiques du bassin du Danube, transmises par radio.

C'est sur la base de ces données, portées dans un journal établi à cet effet, que l'appareil a élaboré le graphique des variations des niveaux d'eau relevés en 1959 aux stations hydrométriques principales du Danube.

Point 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'observations détaillé et unifié. »

La réunion d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques s'est déroulée du 17 au 20 mai 1960.

Les experts de tous les Etats danubiens ont informé la réunion sur la disposition des principaux postes et stations hydrométéorologiques de leurs secteurs du bassin du Danube et sur leurs programmes d'observations.

La réunion a examiné la question et s'est prononcée sur l'utilité d'organiser aux stations synoptiques et climatiques des relevés supplémentaires de la hauteur et de l'épaisseur de la couche de neige et d'améliorer les informations sur les précipitations dans les régions montagneuses du bassin au moyen de l'augmentation du nombre des stations faisant partie du réseau général de l'échange d'informations hydrométéorologiques.

Les experts ont également eu un échange de vues sur les possibilités d'établir des prévisions des niveaux moyens et minima sur le Danube pour une durée de 5-10 jours. Il a été jugé utile d'établir à partir de 1961, à titre d'expérience, des prévisions des niveaux moyens et minima à courte échéance pour les cours moyen et inférieur du Danube.

Les résultats de la réunion sont reflétés dans le Rapport (doc. RE/1960-2) diffusé à tous les Etats danubiens.

L'appareil présentera ce Rapport et les propositions des experts ainsi que les listes des stations formant annexes au Rapport et diffusés aux Etats danubiens en décembre 1960, à l'examen et à l'approbation de la XIXème session.

Point 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). »

Accomplissant cette tâche l'appareil de la Commission a élaboré un schéma qu'il a envoyé à tous les États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales avec la prière de lui faire parvenir la documentation nécessaire jusqu'au 10 mai 1960.

Etant donné que l'appareil de la Commission a reçu une partie de cette documentation seulement à la fin du troisième trimestre et que, par ailleurs, une partie de la documentation envoyée antérieurement était rédigée dans les langues nationales des Etats danubiens, exigeant ainsi un travail de traduction supplémentaire, l'appareil de la Commission n'a pu entreprendre l'établissement de ladite description qu'au cours du quatrième trimestre. Le manuscrit, dont l'élaboration a été achevée à la fin de 1960, a été remis à l'imprimerie.

Ladite description contient les caractéristiques sommaires des stations de signalisation, indiquant leurs horaires de travail, les sections qu'elles desservent, la forme, la couleur et la signification des signaux de jour et de nuit, les signaux devant être émis à l'approche des stations, etc. En outre, elle comprend les photographies, dessins et schémas des stations.

La description des stations de signalisation pourra servir d'une part d'ouvrage de référence aux bateliers et, d'autre part, de manuel dans les écoles ou cours de formation de timoniers, ainsi que de document de base en cas d'examen de l'unification des signaux des stations de signalisation.

Point 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 XIXe session de la Commission du Danube. »

session de la Commission du Danube. »

Afin d'accomplir ce point du plan de travail, l'appareil a établi et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales un questionnaire selon lequel lui ont été envoyées les données.

Sur la base de la documentation reçue, l'appareil a élaboré une infor-

mation qui a été diffusée aux Etats danubiens.

Comme il découle de cette information 32 bâtiments sont affectés dans les Etats danubiens au service de la surveillance fluviale; toutefois, ces bâtiments ne portent pas tous la marque prévue à l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale en vigueur sur le Danube.

Vu l'accroissement de la navigation de nuit sur le Danube, il semble nécessaire, sur certaines sections du fleuve, de pourvoir ces bâtiments d'un signal lumineux (feu). Il est à noter que les Règles de la surveillance fluviale ne contiennent pas de recommandations à ce sujet.

 $Point\ 12-$ « Rééditer, compte tenu des changements survenus, les cartes de pilotage du Danube du port de Devín (km 1880) au port de Mohács (km 1448). »

L'appareil de la Commission, n'ayant pas reçu le matériel cartographique nécessaire, n'a pas pu rééditer les cartes de pilotage.

Point 13 — « Poursuivre l'étude des types des bâtiments et de leur mode de conduite sur le Danube et sur les lacs d'accumulation. »

Accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a établi un schéma qu'il a envoyé aux Etats danubiens avec la prière de lui faire parvenir la documentation sur l'application des nouvelles méthodes de conduite (poussage, radar, etc.) selon le schéma élaboré.

Dans ce domaine, l'appareil a également étudié les publications traitant le problème de l'emploi du radar sur le Danube et sur d'autres voies navigables européennes.

Vu que le problème du poussage a déjà été traité en détail dans l'information établie en 1959, l'appareil de la Commission a jugé nécessaire de porter son attention surtout sur l'application du radar en navigation intérieure.

Sur la base de la documentation reçue et de l'étude des publications dont il disposait, l'appareil a établi une information sur l'emploi du radar en navigation intérieure.

L'information ronéotypée sera diffusée aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 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. »

Afin d'accomplir cette tâche, l'appareil de la Commission a rassemblé auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, sur la base du questionnaire établi antérieurement, les données sur le traficmarchandises en 1959 et, après leur vérification, a dressé le Bulletin statistique sur le trafic-marchandises sur le Danube et dans les ports danubiens en 1959. Ce Bulletin a été ronéotypé et diffusé à tous les États danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Comme il découle des données publiées dans le Bulletin, le trafic-marchandises sur le Danube s'est développé et, en 1959, les transports se sont chiffrés à 19,893.000 tonnes et le trafic des ports à 35,223.000 tonnes. Par rapport à 1958, cette augmentation est de 10,2% dans le transport, et de 6,4% dans le trafic des ports.

Au cours du dépouillement des données reçues des Etats danubiens, l'appareil s'est heurté à des difficultés dues au fait que le questionnaire employé actuellement n'englobe pas toutes les données publiées et que, dans certains cas, les données statistiques figurant aux différents postes ne sont pas suffisamment concordées entre elles. Ainsi par exemple, il y a des divergences sensibles dans les données sur les exportations et les importations.

Ceci provient surtout du fait qu'une unification adéquate n'a pas encore été atteinte en ce qui concerne la délimitation du recueil des données statistiques et que les termes statistiques employés dans le questionnaire n'ont pas été concertés.

En connexion avec cet état de choses, l'appareil de la Commission a entrepris l'étude et l'élaboration d'une méthode de rassemblement des données statistiques envoyées par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.

L'étude de ce problème a indiqué, comme il a déjà été mentionné, que les données reçues n'embrassent pas toutes les marchandises transportées et ne reflètent donc pas le trafic-marchandises effectif sur le Danube. Ainsi par exemple, les données communiquées par les organismes compétents de la Yougoslavie ne comprennent pas les marchandises arrivées des ports situés sur les affluents du Danube et transportées par le Danube à destination de ports danubiens. Par ailleurs, elles ne comprennent pas non plus les marchandises en provenance de l'étranger, arrivées de Yougoslavie par le Danube mais déchargées dans des ports sis sur les affluents du Danube, ainsi que d'autres marchandises.

Les données reçues des organismes compétents de la Hongrie ne renfermaient pas, pendant longtemps, le gravier extrait du Danube et transporté par voie d'eau ainsi que d'autres marchandises transportées sur des bâtiments n'appartenant pas à la MAHART.

Dans les données envoyées par les organismes compétents de la Roumanie, les marchandises transitant par les ports roumains ne figurent pas dans les marchandises exportées ou importées. La question du transit n'est également pas éclaircie en ce qui concerne la Bulgarie, la République Fédérale d'Allemagne et d'autres pays.

Une telle situation est probablement le résultat du manque de coordination nécessaire dans le travail des organes statistiques des Etats danubiens.

En connexion avec ce qui précède, et afin d'étendre les relations entre les organes statistiques des Etats danubiens et d'élaborer des dispositions en ce qui concerne la méthode uniforme de l'établissement des données statistiques, l'appareil de la Commission estime qu'il serait utile d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1961 la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques.

En ce qui concerne le rassemblement des données par principales catégories de marchandises transportées sur le Danube, l'appareil a élaboré et diffusé, pour discussion, un projet de classification sommaire des marchan-

dises qui comprend 15 catégories. Cette classification a été établie compte tenu des nécessités de la navigation danubienne et de la pratique existant dans les Etats danubiens.

Jusqu'à présent, des réponses ont été reçues à ce sujet de la part de l'Union Soviétique, de la Roumanie, de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie.

Ces pays, tout en étant d'accord avec ledit projet de classification en général, y ont proposé certains amendements. Après réception des réponses des autres Etats, il serait nécessaire d'examiner et d'adopter la variante définitive de ce document.

Point 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. »

L'élaboration de cette question a été entreprise il y a deux ans. L'appareil a établi et envoyé aux Etats danubiens le questionnaire pour le recueil des données sur le trafic-marchandises envisagé sur le Danube dans 15, 20 et 50 ans.

Des réponses, avec une partie des données demandées, ont été reçues de la part de la Bulgarie et de la Hongrie. Les autres pays ont communiqué

qu'ils ne disposaient pas encore de telles données.

Au cours de la période examinée, l'appareil a envoyé un nouveau formulaire, fortement remanié, sur le trafic-marchandises en perspective pour les 5-7 ans à venir. Ce formulaire comprend également une colonne pour l'indication éventuelle des données sur le trafic-marchandises envisagé dans 15 ans.

Jusqu'à présent des réponses ont été reçues de la part de la Hongrie,

de la Bulgarie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique.

Vu la complexité du problème traité, il serait utile d'avoir, au cours de la XIXème session de la Commission, un échange de vues sur la poursuite du travail dans ce domaine.

Point 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."

Afin d'accomplir cette tâche, l'appareil a effectué des recherches et étudié les publications techniques traitant ce sujet.

Sur la base de cette documentation, l'appareil a élaboré et envoyé aux Etats danubiens un projet de formulaire pour le recueil des données sur les indices techniques et économiques de la flotte danubienne. Jusqu'à présent l'appareil a reçu des réponses de la part de la Hongrie qui lui a envoyé des renseignements selon le formulaire, ainsi que de la part de l'Union Soviétique, dont les organismes compétents ont indiqué qu'à leur avis il serait utile d'apporter quelques modifications à ce formulaire.

Il serait nécessaire de préciser au cours de la session les possibilités de la réception de la documentation requise et d'adopter en conséquence une décision au sujet de la poursuite du travail pour l'établissement du rapport en question.

Point 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 règles de navigation, et poursuivre le rassemblement et la préparation à l'édition des autres parties du Recueil.»

En 1960, l'appareil de la Commission a dressé le schéma détaillé de la première partie du Recueil et, après y avoir reçu l'approbation des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, a rassemblé la documentation nécessaire. La première partie du recueil «Règles de navigation sur le Danube» a été élaborée sur la base du matériel envoyé et le manuscrit en a été préparé à l'impression.

En même temps, l'appareil de la Commission a poursuivi en 1960 le rassemblement de la documentation pour la deuxième partie du Recueil devant comprendre les règles de la surveillance fluviale, ainsi que pour la troisième partie englobant les règles douanières, sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires en vigueur sur le Danube.

Toutefois, la situation actuelle est telle que la majorité des lois en question seront soumises à revision.

Ainsi par exemple, en connexion avec l'examen de la question concernant les enquêtes sur les avaries (proposition faite à la XVIIIème session par la Hongrie), les Règles de la surveillance fluviale seront probablement modifiées; les Règles de la surveillance douanière sur le Danube ont déjà été modifiées et le nouveau projet de Règles douanières sera examiné par la XIXème session. Il serait aussi opportun de revoir les Règles de la surveillance sanitaire sur le Danube afin d'y apporter les modifications nécessaires, ceci, compte tenu de la lettre de l'Organisation Mondiale de la Santé et de la décision de la IVème session du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE.

En ce qui concerne les Règles de la surveillance phytosanitaire et vétérinaire sur le Danube, adoptées par la Commission en 1958, l'appareil n'a pas encore d'information au sujet de leur application par les Etats danubiens.

En connexion avec ce qui précède, l'appareil de la Commission estime qu'il serait plus opportun de s'occuper en 1961 de la préparation à la publication de la cinquième partie du Recueil, qui pourrait devenir deuxième partie et comprendrait les dispositions en vigueur dans les principaux ports danubiens (règlements portuaires).

Point 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 XIXème session.»

Exécutant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a, en février 1960, demandé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de lui faire parvenir la documentation nécessaire selon le schéma approuvé et, après réception des données, a établi une information à ce sujet.

Il faut noter que les informations reçues diffèrent tant par leur contenu que par leur volume, ce qui crée des difficultés pour l'établissement d'une information synoptique. En conséquence, le nombre des données

figurant aux différents points du schéma varie par pays.

En connexion avec cet état de choses l'appareil de la Commission envisage d'élaborer en 1961 une note explicative sur le mode de communication des données selon le schéma. Une telle mesure facilitera aux organismes compétents des Etats danubiens la préparation de la documentation et permettra, d'autre part, d'établir à l'avenir des informations plus précises et uniformes.

L'information établie en 1960 traite la question des gabarits de transit et des gabarits minima du chenal, des travaux de régularisation exécutés en vue de l'amélioration du chenal navigable (ouvrages hydrauliques: construction et réparation des digues longitudinales, consolidation des berges, dragages pour l'approfondissement du chenal, etc.), du renflouement des bâtiments coulés gisant sur le chenal, des travaux exécutés pour améliorer les conditions dans les ports, etc. Les données sur le balisage de la voie navigable ont été récapitulées et figurent dans une forme abrégéc.

L'information a été envoyée aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera soumise à l'examen de la XIXème session.

Point 19/I — «Convoquer du 6 au 14 mai une réunion d'experts des Etats danubiens chargée 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 de 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.»

La réunion des experts des Etats danubiens pour les questions d'ordre juridique et financier s'est déroulée du 6 au 14 mai 1960.

Le projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de la Commission (doc. CD/SES 18/8), élaboré par le Secrétariat, a servi de base de discussion au point a) de l'ordre du jour de la réunion.

A la suite des débats, la réunion a établi un nouveau projet de Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, qui a été envoyé aux Etats membres de la Commission et sera présenté à l'examen de la XIXème session.

Le nouveau projet précise et modifie certaines dispositions du Règlement en vigueur dans le domaine des obligations et des droits des fonctionnaires, ainsi que quelques questions d'ordre financier.

Au point b) de l'ordre du jour, les experts ont eu un échange de vues sur les propositions présentées par écrit par l'Autriche au sujet des modifications à apporter aux Règles de procédure et, en connexion avec ces propositions, aux Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission et à leur fonctionnement. La réunion a constaté que ces propositions relèvent de la compétence de la Commission et que, du point de vue juridique, elles ne suscitent pas d'objection.

Au point c) de l'ordre du jour, les experts ont échangé leurs vues sur le projet de Convention relative à l'immatriculation des bâtiments en navigation intérieure.

Le Rapport envoyé en son temps aux Etats danubiens, et qui sera présenté à l'examen de la XIXème session, reflète les résultats de la réunion.

- Point 19/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) Projet des attestations de bord unifiées pour les bâtiments naviguant sur le Danube.
- d) Rédaction du texte du 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.»

La réunion du groupe d'experts s'est déroulée du 7 au 17 septembre 1960.

La réunion a travaillé en deux sous-groupes parallèles, l'un chargé des questions techniques et nautiques, et l'autre des questions douanières.

Au point a) la réunion a examiné le projet du plan des grands travaux élaboré par l'appareil de la Commission, auquel il a apporté nombre d'amendements et de compléments. Sur la base de ces amendements, l'appareil a

réélaboré le projet de plan des grands travaux sur le Danube, envoyé aux Etats danubiens, qui sera présenté à l'examen de la XIXème session.

Au cours de l'examen des questions douanières (point b), les Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube, qui ont servi de document de discussion, ont été débattues article par article.

A la suite de la discussion, il a été élaboré un nouveau projet de Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube qui sera

présenté à l'examen de la XIXème session.

Au point c) l'examen des questions d'ordre nautique s'est basé sur les Modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube et leurs annexes et le projet des Attestations de bord unifiées.

A l'issue des débats, la réunion des experts a établi la caractéristique des feux et l'application des matières réfléchissantes et des réflecteurs radar sur les moyens de balisage, rédigé les textes des parties générales des Modifications au Système uniforme de l'aménagement des voies navigables du Danube et préparé un nouveau projet d'Attestation de bord pour tout bâtiment affecté à la navigation internationale sur le Danube. Les documents susmentionnés seront examinés à la XIXème session.

Les résultats de la réunion sont reflétés en détail dans le rapport (doc. RE/1960-3) qui a été envoyé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales.

Selon la réunion des experts, l'Attestation de bord pourra, après son adoption, servir de document de base à l'unification des Attestations de bord pour les bâtiments naviguant sur les voies navigables européennes. En conséquence, le projet d'Attestation de bord a été soumis au groupe restreint du Groupe d'experts chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, qui a décidé d'en entreprendre l'examen après qu'il aura été discuté par la XIXème session de la Commission.

En même temps, le groupe restreint d'experts ainsi que le directeur de la Division des transports de la CEE ont prié la Commission du Danube d'examiner et, pour autant que possible, de réduire le nombre des documents de bord figurant à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à

la navigation sur le Danube.

Point 20 — «Publier les procès-verbaux de la XVIIIème session de la Commission du Danube.»

A l'issue de la XVIIIème session, l'appareil de la Commission a établi et préparé à la publication les procès-verbaux de la XVIIIème session qui, en juin 1960, ont été remis à l'imprimerie en même temps qu'ils ont été envoyés aux représentants aux fins de réception de leurs observations éventuelles.

Par suite du retard de l'imprimerie, les procès-verbaux paraîtront en

janvier 1961.

A l'encontre des anciens procès-verbaux, ceux de la XVIIIème session ont été établis, après avoir été concertés avec le Président, le Vice-Président et le Secrétaire de la Commission, sous forme de bref exposé de l'essence même des diverses interventions ou de toute la discussion en séance plénière, sans inclusion des textes intégraux. Dans les annexes aux procès-verbaux figurent les décisions de la session, les rapports des groupes de travail et les documents adoptés par la session. Les projets et les amendements n'ont pas été inclus dans les procès-verbaux; ils se trouvent dans les archives de la Commission. Une telle forme de présentation facilite l'emploi des procès-verbaux et en augmente la valeur pratique.

Point 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.»

Au cours de la période examinée l'appareil a poursuivi l'établissement et la diffusion de la liste des annotations. En même temps il a tâché de donner, pour autant que possible, un bref résumé des articles indiqués dans la liste des annotations. L'appareil se propose d'élargir cette pratique en 1961 afin de rendre l'emploi des annotations plus aisé et d'augmenter leur valeur pratique.

 $Point\ 22-$ «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;

- e) du Groupe d'experts auprès de la CEE de l'ONU, chargé de l'unification des règlements de police et de la 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 hydrotechniques 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 réunions tenues par les Etats danubiens au sujet de la navigation sur le Danube.»

En conformité avec ce point du plan de travail les fonctionnaires de l'appareil ont participé, en 1960, aux travaux des réunions et des sessions visées aux points a), b), c), d), e), f) et h). Dans le cadre du point i) les fonctionnaires ont pris part à la Réunion des directeurs des entreprises de navigation danubienne, tenue à Budapest, et au voyage d'inspection organisé par la Commission tchécoslovaco-hongroise pour le secteur Rajka — Gönyü.

Les rapports des fonctionnaires de l'appareil, exposant en détail les résultats de leur participation, ont été envoyés en dû temps aux représentants des Etats membres de la Commission.

La participation des fonctionnaires de l'appareil de la Commission aux dites réunions a donné de bons résultats, d'une portée pratique pour la navigation danubienne.

Point 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 XVIIIème session.»

En vertu de ce point, l'appareil de la Commission a établi le complément au plan de travail, dont l'exécution figure plus loin.

 $Point\ 24-$ « Préparer le plan de travail et le projet du budget de la Commission du Danube pour 1961. »

L'appareil de la Commission a élaboré le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961, qui sera soumis à l'examen de la XIX^e session de la Commission.

Il a également préparé le projet du budget pour 1961 et la note explicative à son sujet, qui ont été envoyés en décembre 1960 aux Etats membres de la Commission du Danube.

Complément au plan de travail de la Commission du Danube pour 1960

Point 1 — « Rassembler les données pour l'élaboration des questions liées à la préparation du projet de Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, en amont de Devín, et des gabarits des passes navigables des ponts en aval de Brăila. »

En vue de l'accomplissement de ce point, l'appareil de la Commission a demandé aux organismes compétents de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne de lui envoyer la documentation nécessaire. Jusqu'à présent, l'appareil a reçu le matériel de la part des organismes compétents autrichiens.

Le Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne a communiqué que les données nécessaires à l'établissement des gabarits du chenal seront mises à la disposition de l'appareil jusqu'au 1er août 1961.

L'appareil de la Commission estime que l'établissement d'un étiage navigable et de régularisation uniforme pour les secteurs allemand et autrichien du Danube devrait précéder l'établissement des gabarits du chenal pour ces secteurs.

L'appareil de la Commission a reçu la documentation à ce sujet de la part des organes compétents autrichiens et allemands, et a entrepris leur étude.

L'appareil pourrait élaborer les propositions sur l'établissement de l'étiage navigable et de régularisation pour les secteurs autrichien et allemand du Danube et les soumettre à discussion en 1961.

En ce qui concerne l'établissement de propositions au sujet de la détermination des gabarits des passes navigables des ponts en aval de Brăila, l'appareil de la Commission n'a pas encore reçu la documentation nécessaire de la part de l'Administration fluviale spéciale du Bas-Danube.

Point 2 — « Ronéotyper, après en avoir terminer l'établissement, la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage de la section du Danube de Turnu Severin sur la rive gauche et Kostol sur la rive droite à Sulina. »

Après avoir reçu la documentation nécessaire, l'appareil a établi et ronéotypé ladite Description du chenal (km 931-0).

Cette Description contient toutes les données sur les conditions nautiques du fleuve, telles que les gabarits du chenal navigable (largeur, profondeur et rayon de courbure), les obstacles naturels (bancs, seuils) et artificiels (bâtiments et objets coulés, etc.), le balisage (flottant et côtier), etc.

Avec la parution de cette publication, la description du chenal de Devín

à Sulina (km 1880-0) est achevée.

Tenant compte que la Description contient des données à jour, elle peut servir de guide aux bateliers.

Point 3 — «Ronéotyper, en français, la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le Danube, sur le secteur Devín-km 1433.»

Le texte français de ladite Description a été ronéotypé et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 4 — « Après discussion en réunion d'experts des Etats danubiens des projets des Attestations de bord unifiées, et après réception des observations à leur sujet, préparer les nouveaux projets et les présenter à l'examen de la XIXème session de la Commission. »

L'accomplissement de ce point est traité au point 19/II du rapport.

Point 5 — « Poursuivre le rassemblement, l'étude et la préparation d'informations au sujet de l'application des nouveaux modes de conduite et de l'introduction des nouvelles techniques sur le Danube. »

L'accomplissement de ce point est traité sous point 13 du rapport.

Point 6 — « Etablir, compte tenu des observations et des compléments figurant dans le rapport du groupe de travail chargé par la XVIIIème session de l'examen de questions d'ordre technique, les « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » et le ronéotyper. »

Après avoir introduit les modifications nécessaires dans les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, l'appareil de la Commission a ronéotypé et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales leur texte définitif.

Point 7 — « Apporter au projet du Système uniforme modifié de l'aménagement des voies navigables sur le Danube les amendements figurant dans le rapport du groupe de travail chargé par la XVIIIème session de l'examen de questions d'ordre nautique, en vue de la discussion de l'ensemble du projet à la réunion des experts. »

L'accomplissement de ce point est traité sous point 19/II du rapport.

Point 8 — « Examiner les Recommandations contenues dans la Résolution du Sous-Comité des transports par voies navigables au sujet des mesures applicables dans la lutte contre la pollution des eaux par les déchets pétroliers provenant des bateaux de la navigation intérieure, et présenter à la XIXème session de la Commission des propositions relatives à cette question. »

En accomplissement de ce point, l'appareil de la Commission a élaboré, et envoyé en mai 1960 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, le projet des dispositions sur la protection des eaux du Danube contre la pollution par la navigation.

Après y avoir reçu les réponses, l'appareil a remanié le projet en tenant compte des amendements envoyés et, en octobre 1960, l'a diffusé avec les observations au premier projet. Le nouveau projet sera soumis à l'examen de la XIXème session de la Commission.

 $Point\ 9$ — « Ronéotyper les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement, approuvées par la XVIIIème session. »

En mai 1960, l'appareil de la Commission a diffusé aux Etats membres de la Commission du Danube le texte ronéotypé des Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission et à leur fonctionnement.

Point 10 — « Rassembler en 1960 les renseignements concernant les règles de procédure d'enquête appliquées en cas d'avaries, en vigueur dans les Etats danubiens, et présenter à ce sujet une information à la XIXème session de la Commission. »

En mars 1960, l'appareil de la Commission a envoyé à tous les Etats danubiens des lettres pour leur demander de lui faire parvenir, jusqu'à fin août année courante, la documentation sur les règles d'enquête sur les avaries, en vigueur sur leur secteur.

La demande à ce sujet a été réitérée en septembre 1960.

Sur la base de la documentation reçue de la part de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie et de la République Fédérale d'Allemagne, l'appareil a élaboré

sur le problème en question une information qu'il a envoyée en décembre 1960 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Cette information sera soumise à l'examen de la XIXème session.

Recrutement de l'appareil de la Commission du Danube

Au cours de la période écoulée les fonctionnaires suivants, nommés par Décision de la XVIIIème session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 18/35) en date du 30 janvier 1960, ont occupé leur poste dans l'appareil:

- le directeur de l'appareil de la Commission du Danube, M. Martin

Rusu, citoyen de la RPR (le 1er février 1960);

— le directeur-adjoint pour le Secrétariat, M. György Fekete, citoyen de la RPH (le 10 février 1960);

- le chef de la Section de navigation, M. Nikola Semenov Kinov,

citoyen de la RPB (le 11 février 1960);

— le chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives, M. A. A. Makeiev, citoyen de l'URSS (le 16 février 1960);

- le chef de la Section technique, M. Jozef Tarapčik, citoyen de la

RSTch. (le 15 mars 1960);

— le chef de la Section administrative et d'intendance, M. Jan Babič, citoyen de la RSTch. (le 1er avril 1960);

- le chef de la Section hydrométéorologique, M. Petro Dimitrov

Nikolov, citoyen de la RPB (le 11 avril 1960).

Par décision de la XVIIIème session de la Commission du Danube, M. Dušan *Ibročić*, citoyen de la RPFY, a été nommé au poste de directeur-adjoint pour les Services.

Sur la base de la lettre du représentant de la RPFY, M. Iovan Paunović, citoven de la RPFY, a été provisoirement nommé à la place de M.

Ibročić. M. Paunović a occupé son poste le 1er avril 1960.

En outre, au cours de la période écoulée, les fonctionnaires suivants ont été provisoirement nommés à leur poste :

- en vertu de la lettre du représentant de la RA, datée du 5 avril 1960,

le chef-comptable, M. Anton Vrba (le 6 mai 1960);

— en vertu de la lettre du représentant de l'URSS en date du 22 mars 1960, le chef de la Section de planification et de statistique, M.V.V. Sadovnikov, (le 25 mars 1960).

Au cours de la même période, conformément au nouveau tableau du personnel approuvé par la XVIIIème session (doc. CD/SES 18/3) et en vertu des lettres des représentants respectifs, les fonctionnaires suivants ont occupé leur poste :

1. le correcteur-sténodactylographe pour la langue russe, Mme N. A. Sidorenkova, citoyenne de l'URSS (le 26 janvier 1960), qui occupait le poste de sténodactylographe pour la langue russe;

- 2. le correcteur-sténodactylographe pour la langue française, Mme R. *Peisz*, citoyenne de la RPH (le 1er mars 1960), qui occupait le poste de sténo-dactylographe pour la langue française;
- 3. l'économiste en chef, M. Vilmos *Kocsis*, citoyen de la RPH (le 14 mars 1960);
- 4. l'ingénieur hydrotechnicien, M. Alexandru *Petrescu*, citoyen de la RPR (le 1er avril 1960);
- 5. l'ingénieur en chef pour la navigation, M. Viktor Kubica, citoyen de la RSTch. (le 1er avril 1960).
- 6. le caissier-comptable, M. Grone Zvonomir *Radonić*, citoyen de la RPFY (le 26 mai 1960);
- 7. la sténodactylographe pour la langue russe, Mlle L. P. Korobtzeva, citoyenne de l'URSS (le 22 juin 1960);
- 8. l'archiviste-bibliothécaire, Mme J. Kiss, citoyenne de la RPH (le 1er juillet 1960), qui occupait le poste de traducteur ;
- 9. l'ingénieur cartographe, M. Félix Wolfzettel, citoyen de la RA (le 1er septembre 1960) ;
- 10. le technicien, M. Heinrich Antos, citoyen de la RA (le 12 septembre 1960);

Au cours de la période écoulée, 14 fonctionnaires inscrits au tableau du personnel ont été libérés de leurs fonctions :

- 1. le directeur de l'appareil de la Commission du Danube, M. Kirill Dimitrov *Halatcheff*, citoyen de la RPB (le 16 février 1960);
- 2. le directeur-adjoint pour le Secrétariat, M.A.A. Makeiev, citoyen de l'URSS (le 16 février 1960);
- 3. le chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives, M. František *Svátek*, citoyen de la RSTch. (le 16 février 1960);
- 4. le directeur-adjoint pour les Services, M. Eugen Malovecký, citoyen de la RSTch. (le 25 février 1960);
- 5. le chef de la Section de navigation, M.A.N. *Ivlev*, citoyen de l'URSS (le 1er mars 1960);
- 6. le chef de la Section de planification et de statistique, M. Alexandru *Petrescu*, citoyen de la RPR (le 1er avril 1960);
- 7. le chef de la Section technique, M. Dušan Zdravković, citoyen de la RPFY (le 1er avril 1960);
- 8. l'ingénieur hydrotechnicien en chef, M. Ludovik Kincel, citoyen de la RSTch. (le 11 avril 1960);
- 9. le chef de la Section administrative et d'intendance, M. Béla *Hlatki*, citoyen de la RPH (le 16 avril 1960);
- 10. l'archiviste-bibliothécaire, Mme M. Vas, citoyenne de la RPH (le 19 avril 1960);
- 11. le caissier-comptable, M. Miroslav Ribner, citoyen de la RPFY (le 16 juin 1960);

- 12. le chef-comptable, M. Iosif *Miclau*, citoyen de la RPR (le 1er juillet 1960).
- 13. le correcteur-sténodactylographe pour la langue russe, Mlle L. S. *Isajeva*, citoyenne de l'URSS (le 6 juillet 1960);
- 14. l'ingénieur cartographe, M. Libor *Minar*, citoyen de la RSTch. (le 26 septembre 1960).

Des 29 postes inscrits au tableau du personnel en vigueur, 26 ont été occupés, dont — à l'exception des postes de directeur et de ses deux adjoints — 11 des 13 postes du Secrétariat, et 12 des 13 postes des Services. Les postes d'ingénieur hydrotechnicien en chef, de traducteur et de sténodactylographe pour la langue française sont occupés provisoirement.

Du point de vue de la citoyenneté, l'appareil de la Commission se présente comme suit :

citoyens de	la RA	3 pe	rsonnes
,,	RPB	3	,,
,,	RPH	6	,,
,,	RPR	3	,,
,,,	RSTch.	3	,,,
,,	URSS	4	,,
,,	RPFY	4	,,,

En outre, 12 employés non inscrits au tableau du personnel, citoyens de la RPH, travaillent dans l'appareil de la Commission.

Questions administratives

Au cours de la période écoulée, le travail accompli dans ce domaine a assuré le déroulement de la session et des réunions des experts, les réparations dans les logements des fonctionnaires, nécessitées par suite du changement des fonctionnaires dans l'appareil de la Commission, les réparations dans l'immeuble où siège la Commission, l'inventorisation des biens de la Commission, ainsi que d'autres travaux exécutés afin d'assurer le fonctionnement normal de la Commission.

Le rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1960 est présenté séparément.

Dix-neuvième session

INFORMATION

sur les renseignements rassemblés au sujet des règles appliquées par les Etats danubiens dans les enquêtes sur les cas d'avarie

Conformément à la décision de la XVIIIème session de la Commission du Danube, l'appareil de la Commission a inclus au point 10 du complément au plan de travail pour 1960 le rassemblement de renseignements sur les règles appliquées par les Etats danubiens dans les enquêtes en cas d'avarie.

Jusqu'à fin novembre 1960, le Secrétariat a reçu des renseignements de la part de la République Fédérale D'Allemagne, de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Sur la base de la documentation reçue, le Secrétariat a élaboré la présente information qui pourrait servir de point de départ à l'examen de ce problème par la XIXème session de la Commission du Danube.

Comme il est connu, la Vème session de la Commission du Danube a adopté, sur la base de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (art. 8, point g, et art. 26), les Règles de la surveillance fluviale sur le Danube, en recommandant aux Etats membres de la Commission de les mettre en vigueur dans les eaux de leurs Etats comme règles générales de la surveillance de la navigation sur le Danube et, dans les zones où les rives du Danube appartiennent à deux Etats différents, de conclure des accords bilatéraux tenant compte desdites Règles (Décision du 19 septembre 1951 — CD/SES 5/29).

La question de l'avarie est traitée dans le chapitre IV, «Fonction de la surveillance fluviale en cas d'avarie» (art. 14 et 15), et dans le chapitre V «Enquête des avaries» (art. 16 et 17) desdites Règles de la surveillance fluviale.

En vertu de l'art. 16, en cas d'avarie de bâtiments étrangers l'Etat dans les eaux duquel l'accident a eu lieu peut faire faire l'enquête sur l'avarie par ses capitaineries de port si cette avarie a eu pour résultat des dommages pour ledit Etat. L'enquête est effectuée soit sur les lieux, soit dans le port où le bâtiment en cause est arrivé ou a été emmené après l'avarie.

D'après la documentation qui se trouve à la disposition du Secrétariat, sur les secteurs de frontière entre la Yougoslavie et la Roumanie la poursuite des infractions aux règles de navigation, commises sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat, relève de la compétence des autorités des Etats riverains, en vertu de l'art. 2 de l'Arrangement conclu à Belgrade, le 10 février 1955, entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie sur la détermination de la compétence des autorités chargées de poursuivre les infractions aux règles de navigation commises dans les sections du Danube du km 1075 au km 1048 et du km 931 au km 845,5. Cette compétence est attribuée alternativement pour une période d'un an. L'échange de compétence par secteur a lieu le 1er janvier de chaque année (art. 3).

Sur le secteur des Portes de Fer, conformément au Règlement de navigation et de pilotage établi en date du 10 novembre 1955 par le Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, c'est le service de la navigation de l'Administration qui procède à la constatation des circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite (art. 225).

Si, après l'enquête, l'Administration établit qu'il y a eu infraction au Règlement relatif à la navigation et au pilotage sur le secteur des Portes de Fer, elle en saisit les autorités compétentes des pays riverains (art. 226).

En conformité avec l'Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de la poursuite des infractions commises sur la ligne de frontière, ou dans son voisinage immédiat, dans le secteur des Portes de Fer compris entre Moldova Veche et Turnu Severin, sur la rive gauche, respectivement Vince et Kostol, sur la rive droite, conclu entre le Gouvernement de la République Populaire Roumaine et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie le 31 mai 1953, à Orşova et Tekija, la poursuite des infractions commises sur la section en amont du km 985 entre dans la compétence de l'un des Etats riverains, et la poursuite des infractions commises sur le secteur en aval du km 985, dans la compétence de l'autre Etat riverain.

Cette compétence est attribuée alternativement pour une période d'un an. L'échange de compétence par secteur a lieu le 1er janvier de chaque année.

En ce qui concerne les secteurs du Danube par pays, d'après la documentation dont dispose le Secrétariat la situation dans le domaine traité se présente comme suit :

République Fédérale d'Allemagne

Sur le secteur allemand du Danube on applique en principe la législation en vigueur sur le lieu de l'accident, indépendamment de la nationalité des personnes intéressées et de la provenance des bateaux en cause.

Les organes de la surveillance fluviale entreprennent les investigations sur les lieux de l'accident. Les résultats de l'enquête sont soumis au Tribunal de navigation, à Regensburg, compétent de rendre le jugement. Le prévenu (l'intéressé) peut faire appel contre la sentence rendue. L'appel est examiné en débats oraux devant le Tribunal de navigation. Le prévenu (l'intéressé) peut faire appel contre la sentence de ce Tribunal devant le Tribunal supérieur de navigation, à Nürnberg.

La décision du tribunal de Nürnberg est définitive.

Autriche

Le Secrétariat a reçu de la part de l'Autriche la liste des dispositions appliquées en cas d'avarie ainsi que les extraits des dispositions concernant :

a) les mesures applicables par le capitaine, l'armateur ou le proprié-

taire pour renflouer un bâtiment coulé;

b) les signaux émis par un bâtiment avarié qui a perdu la faculté de manoeuvrer;

c) l'obligation du capitaine ou du contremaître d'un bâtiment qui se trouve en danger par suite d'un abordage ou d'un accident, de diriger son bâtiment vers une des rives afin de libérer le chenal;

d) l'obligation du capitaine ou du contremaître d'un bâtiment coulé ou échoué de communiquer l'accident aux autorités de la surveillance fluviale dans le plus bref délai possible;

e) les mesures applicables pour éliminer dans le plus bref délai possible l'obstacle à la navigation qu'un bâtiment avarié pourrait constituer.

Toutefois, la documentation reçue ne comprend pas les règles appliquées en cas d'enquête sur les avaries.

Bulgarie

Le Secrétariat a reçu de la part de la Bulgarie l'Instruction sur l'enquête et le mode de résoudre les questions concernant les dommages et les avaries survenus dans le transport par voie d'eau.

En Bulgarie, l'enquête sur l'avarie est effectuée par les organes de la surveillance des ports et de la navigation sur la base de l'Arrêté relatif à l'administration des ports et des rives et des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube, compte tenu de l'Instruction mentionnée.

Conformément à l'Instruction, l'enquête sur l'avarie est effectuée par une commission nommée par le chef de l'entreprise de navigation. La commission envoie ses procès-verbaux au chef de l'entreprise de navigation qui vérifie les documents et les transmet à l'Administration du transport par voie d'eau.

Hongrie

Se référant à la situation actuelle dans le domaine de l'enquête des cas d'avarie sur le Danube, et notamment aux difficultés qui surgissent du fait que les entreprises de navigation et les autorités compétentes du pays auquel appartient le bateau en cause ne disposent pas, immédiatement après l'abordage, des procès-verbaux sur les circonstances de l'accident et qu'elles ne peuvent avoir recours aux interrogatoires, témoignages, etc., les autorités compétentes de la Hongrie proposent d'adopter des principes

généraux qui pourraient servir de base pour l'élaboration d'un système unifié applicable lors de l'enquête des avaries et de la détermination de la

responsabilité et des dommages à rembourser.

Tenant compte des dispositions de l'Accord de Bratislava sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas d'avarie et l'agencement, les autorités compétentes hongroises divisent les cas d'avaries en les catégories suivantes: avaries survenues :

1. au départ

2. en cours de route

3. à l'arrêt

4. au stationnement

5. au cours des opérations de chargement et de déchargement.

Les organes compétents hongrois proposent :

a) que les personnes officielles chargées de l'enquête sur les circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite soient en possession d'instructions et de prescriptions correspondantes;

b) que les règles uniformes indiquent quels sont les cas d'avarie qui doivent être communiqués aux autorités compétentes et dans quels cas ces

dernières doivent procéder à une enquête.

En conclusion, les autorités compétentes hongroises estiment qu'il serait désirable que les Etats danubiens reconnaissent mutuellement les résultats des enquêtes de leurs autorités et, selon le degré de responsabilité établi par elles, fixent le délai d'exécution des obligations en matière de dédommagement.

Tchécoslovaquie

L'Administration de la navigation à Bratislava procède à l'enquête des avaries par l'intermédiaire de ses organes (capitaineries). L'Administration veille à la sécurité de la navigation et, en cas de constatation d'infraction aux règles de navigation, applique des sanctions ou dresse un procès-verbal.

En cas d'avarie, l'Administration établit les circonstances de l'avarie et envoie ses conclusions au comité national ou au tribunal, selon le cas.

Jusqu'à présent, les questions concernant le dédommagement des dégâts subis en cas d'avarie ont été résolues par les entreprises intéressées.

L'Entreprise Tchécoslovaque de navigation danubienne a établi des

directives au sujet des mesures adoptables en cas d'avarie.

La Tchécoslovaquie a envoyé la liste des lois appliquées pour l'enquête sur les avaries. Ces lois sont les suivantes :

- 1. la Loi sur la réglementation et la sécurité de la navigation intérieure ;
- $2.\,$ la Loi sur la responsabilité pour les dommages causés par les moyens de transport ;

3. l'Arrêté du Ministre des Communications sur la sécurité de la navi-

gation intérieure;

4. le Règlement sur la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube, avec les compléments et modifications apportés à l'Arrêté du Ministre des Communications; 5. l'Arrêté du Ministre des Communications sur le Règlement en vigueur dans les ports intérieurs de la Tchécoslovaquie;

6. l'Avis du Ministère des Communications sur les ports intérieurs

de la Tchécoslovaquie.

Union Soviétique

L'Union Soviétique a envoyé les Dispositions sur l'enquête des cas

d'avarie, applicables aux navires.

Sur le secteur soviétique faisant partie du Danube maritime, l'enquête sur les avaries est effectuée par les services compétents du Ministère de la flotte maritime de l'URSS sur la base du paragraphe 2, point c) desdites Dispositions.

La compétence des organes qui effectuent l'enquête est déterminée en fonction de la capacité de chargement ou de la puissance du bâtiment

(partie III des Dispositions).

Les organismes soviétiques procèdent également à l'enquête sur des avaries de bâtiments étrangers, survenues dans les eaux territoriales et portuaires de l'URSS, dans les cas suivants:

1. si l'avarie touche les intérêts de l'Union Soviétique ou de ses res-

sortissants;

2. sur la demande du capitaine, du propriétaire du bâtiment, ou du consul du pays sous le pavillon duquel navigue le bâtiment;

3. si l'avarie a eu pour suite le décès d'un citoyen de l'URSS ou des

lésions corporelles;

4. si l'avarie a causé des dommages aux biens de l'Etat Soviétique

ou de ses ressortissants.

L'enquête sur les avaries est effectuée d'après le règlement général appliqué dans le port où le bâtiment est arrivé après l'avarie ou dans le port le plus proche du lieu de l'accident.

Yougoslavie

L'enquête sur les cas d'avarie et d'abordage survenus sur les voies d'eau intérieures de la Yougoslavie est effectuée par la capitainerie du port compétent qui constitue l'organe de première instance dans le domaine de l'administration et du contrôle de la navigation intérieure. L'enquête est faite sur la base des dispositions du Règlement relatif à la navigation sur e Danube, du Décret relatif aux infractions aux dispositions de la sécurité de la navigation intérieure et de la Loi fondamentale sur les infractions.

Sur le secteur yougoslavo-roumain du Danube, la procédure appliquée est celle prescrite par l'Arrangement mentionné plus haut.

Sur le secteur des Portes de Fer la procédure appliquée est régie par l'Arrangement conclu entre les deux pays riverains (voir secteur des Portes de Fer).

Le Secrétariat a également reçu le texte de deux résolutions sur des cas d'avaries, adoptées par les capitaineries en première instance, et dispose en outre des textes des Règlement, Décret et Arrangement susmentionnés.

CONCLUSIONS

La majorité de la documentation reçue des Etats danubiens n'indique pas clairement quelles sont les règles appliquées en cas d'avarie de bâtiments étrangers survenue dans les secteurs nationaux et limitrophes du Danube. Le matériel résumé ci-dessus, quoique incomplet, donne un tableau de la complexité du problème examiné et de ses différents aspects.

Pour résoudre la question de l'enquête des avaries des bâtiments sous

tous ses aspects, il convient en premier lieu d'établir :

- 1. Quels sont les cas d'avarie pour lesquels la Commission du Danube désire élaborer des dispositions unifiées?
- 2. Quels sont les organes compétents pour l'enquête des avaries survenues :
 - a) sur les secteurs du Danube appartenant à un Etat?

b) sur les secteurs communs du Danube?

- 3. Quelles seront les règles applicables lors de l'enquête des avaries?
- 4. La question de la responsabilité pour les dommages subis par des personnes et des bâtiments.
- 5. La question de la responsabilité solidaire au cas ou deux ou plusieurs bateaux ont concouru par leur faute au dommage.

Il est à noter que la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, établie à Genève, pourrait servir de base à l'élaboration de la question de la responsabilité.

- 6. La question de la compétence du tribunal saisi. Dans ce cas il faudrait déterminer :
- a) si c'est le juge du domicile du défendeur ou de l'un d'eux, s'il y en a plusieurs, qui est compétent;

b) si c'est le juge du lieu de l'abordage qui est compétent;

- c) quel tribunal est compétent en général pour juger toutes les questions d'abordage, dans le sens stricte de ce terme.
- 7. La reconnaissance de la sentence rendue par le tribunal d'un pays aux fins de son exécution dans un autre pays.

Enfin, il faut aussi souligner qu'on ne peut traiter la question des avaries sans examiner celle de la surveillance fluviale, les deux questions étant étroitement liées entre elles.

Sur la base de ce qui précède, il semble utile que la XIXème session de la Commission du Danube charge un groupe d'experts des Etats danubiens d'examiner le problème traité sous tous ses aspects.

Dix-neuvième session

INFORMATION

sur les bâtimen s affectés par les Etats danubiens à la surveillance fluviale sur le Danube

Conformément à l'ordre du jour préliminaire de la XIXème session et au point 11 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960, l'appareil de la Commission a été chargé de rassembler les données sur les bâtiments affectés par les pays danubiens au service de la surveillance fluviale sur le Danube et de présenter à ce sujet une information à la XIXème session.

Afin de pouvoir accomplir cette tâche, l'appareil s'est adressé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales pour leur demander de lui fournir les données nécessaires.

Il découle des données reçues qu'à l'heure actuelle 32 bâtiments sont affectés à la surveillance fluviale sur le Danube. Ce nombre se répartit par pays comme suit :

 secteur soviétique 	1 bâtiment
— secteur roumain, y compris le secteur de l'Admi-	
nistration Fluviale du Bas-Danube	8 bâtiments
 secteur yougoslave 	1 bâtiment
— secteur bulgare	2 bâtiments
 secteur hongrois 	1 bâtiment
- secteur tchécoslovaque	6 bâtiments
- secteur autrichien	6 bâtiments
— secteur allemand	4 bâtiments
- secteur de l'Administration Fluviale des Portes	
de Fer	3 bâtiments

Il convient de relever que les bâtiments susmentionnés ne s'occupent pas tous exclusivement de tâches afférant à la surveillance fluviale. Certains d'entre eux accomplissent, à côté des fonctions de surveillance fluviale, celles d'entretien du balisage et d'autres travaux. En outre, le nombre de bâtiments indiqué ne comprend pas les canots à moteur qui, dans certains pays danubiens, sont parfois chargés d'accomplir des travaux de sondage, d'entretien du balisage, etc. parallèlement aux fonctions de la surveillance fluviale.

Du nombre de bâtiments mentionné, 18 seulement (de l'Union Soviétique, de la Roumanie, de la Bulgarie, de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie)

portent les marques de la surveillance fluviale conformément aux dispositions de l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube.

Les bâtiments exerçant les fonctions de surveillance fluviale sur les secteurs yougoslave, autrichien et allemand du Danube ne portent pas la marque distinctive unifiée. Sur le secteur yougoslave, les bâtiments affectés à la surveillance fluviale arborent un pavillon bleu-clair portant le dessin de deux ancres blanches disposées en croix. Sur le secteur autrichien, les bâtiments portent des deux côtés du rouf l'inscription «Surveillance fluviale» («Stromaufsicht») et sur le secteur allemand «Police fluviale» («Wasserschutzpolizeigruppe»). Les bâtiments de l'Administration Fluviale des Portes de Fer affectés à la surveillance fluviale, n'ont pas de marque distinctive unifiée et ne portent que l'emblême et le pavillon de l'Administration.

Vu l'accroissement du trafic de nuit sur le Danube, il devient nécessaire d'établir pour les bâtiments de la surveillance fluviale un signal lumineux (feu) distinctif unifié. Néanmoins, les Règles de la surveillance fluviale en vigueur ne contiennent pas de recommandation à ce sujet.

Dans le cas où la Commission du Danube le trouvera utile, des recommandations adéquates pourront être élaborées et adoptées.

Les données reçues au sujet des bâtiments affectés à la surveillance fluviale sont toutes incluses dans le tableau annexé à la présente Information.

TABLEAU

des caractéristiques techniques des bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube

M.	Nom ou numéro du	Lon- gueur	Lar- geur	Hau- teur du bord	Tirant d'eau	Vitesse en eau morte	Type du moteur principal	Puis-	Port d'attache ou section sur laquelle le bâtiment exerce	Marque dis la surv fluv	Marque distinctive de la surveillance fluviale
i i			en	en m		en km/h		en Cv	ses fonctions	de jour	de nuit
1	61	ന	4	22	9	7	8	6	10	11	12
					SI	ECTEU	SECTEUR SOVIETIQUE				
1	«Vega»	14,14	3,50	1,90		18	m.c.i. 3D-6 Diesel	150	Ismaïl, secteur soviétique du Danube	/x	
						SECTE	SECTEUR ROUMAIN	-			
-i		8,00	1,80	0,85		10	m.c.i. à essence	40	Tulcea km 0—160	/x	1
6		10,10	2,20	1,18		12	m.c.i. Diesel	20	Brăila km 160—340	/ x	
ကံ		7,00	1,90	1,03		15	m.c.i. à essence	95	Bras Măcin	/x	Ī
4.		7,10	1,90	1,05		12	m.c.i. à essence	20	Hîrşova km 240—260	/x	
5.		8,70	1,90	1,00		12	m.c.i. à essence	95	Călărași km 340—420	/ x	
.9		10,80	2,20	1,18		15	m.c.i. Diesel	06	Giurgiu km 340—640	/ x	
7.		10,80	2,20	1,18	•	12	m.c.i. Diesel	20	Giurgiu km 340—640	/ x	L
o,		10,80	2,20	1,18	:	15	m.c.i. Diesel	06	Giurgiu km 340—640	/ x	1

Marque distinctive de la surveillance fluviale	de nuit	12		Feu vert fixe, visible de tous les cotés,	installe a 1 m au — dessous du feu de mât			12	1		
Marque distinctive la surveillance fluviale	de jour	11	100 (8	/x	×	04		11	Pavillon bleu-clair portant deux ancres blanches disposées en croix		x
Port d'attache ou section sur laquelle le batiment exerce	ses fonctions	10		Secteur bulgare du Danube	Secteur bul-	Baro da Daningo		10	km 1048—1433 km 845— 934		Secteur hongrois
Puis- sance		6		140	40			6	70		85
Type du moteur principal		80	SECTEUR BULGARE	m. c. i. «M W M» à essence	m.c.i. «Bonkioler»	à essence	SECTEUR YOUGOSLAVE	80	m.c.i. Diesel MWV-Benz	SECTEUR HONGROIS	m.c.i. «Csepel»
Vitesse en eau morte en	km/h	2	ECTEL	13/22	9/16		CTEUR	7	15	ECTEU	28
Tirant d'eau		9		1,95	0,75		SE	9		S	
Hau- teur du bord		10		2,25	1,15			್ತಾ	1,35		1,29
Lar- geur	en m	4		3,50	2,42			4	4,70		2,59
Lon-		က		14,30	00,6			က	25,50		9,70
Nom ou numéro du bâtiment		61		«Pirgovo»	«Spartak»			п	«Istrajni»		«Navigátor»
M. d'ordre		1	24 24	÷	2.			-	-2		-:

ctive de ance	le jour	12		
Marque distinctive de la surveillance fluviale	de nuit de jour	11		
Port d'attache ou section sur laquelle le bâtiment exerce	10			
Puis- sance	6			
Type du moteur principal	Type du moteur principal			
Vitesse en eau morte	Tirant Vitesse d'eau morte en morte en km/h			
Hau- teur du bord	m	rO		
Lar- geur				
Lon- gueur	က			
Nom ou numéro du bâtiment	61			
N° d'ordre	Н			

SECTEUR TCHECOSLOVAQUE

*	M	×	×	×	×
Kližskánema — confluent de l'Inel	km 1708—1790 ",	Komárno km 1764—1770	Devín-Kližská- nema	km 1790—1880,2	Bratislava km1864,7-1870,0
2x190	130	140	130	2x190	09
m.c.i.,,Vomag" 2x190 Diesel	m.c.i. "Selve" à essence	m.c.i. "Majbach" 140 à essence	m.c.i. "Selve" à essence	m.c.i.,,Vomag'' 2x190 Diesel	m.c.i. "EMB" à essence
25	30	10	30	25	45
	0,65		0,65	:	:
2,10	1,70	1,50	1,70	2,10	08'0
3,05	2,50	6,00 2,00 1,50	2,50	3,05	6,00 1,74 0,80
15,03 3,05 2,10	10,00 2,50 1,70 0,65	00'9	10,00 2,50 1,70 0,65	15,03	00'9
"B—9"	"B—5"	"B—10"	"B—4"	"B—8"	"B—3"
	2.	က်	4.	5.	6.

SECTEUR AUTRICHIEN

Inscription "Stromauf- sicht" sur les deux côtés du rouf
Hainburg km 1880—1894
150
m.c.i. "Gräf" et "Stift" Diesel
23
1,50
2,80
12,00
,,A—232"
÷

Port d'attache ou la surveillance section sur laquelle fluviale le batiment exerce ses		de jour de nuit	de jour	11 Inscription "Stromauf- sicht" aur les deux côtés	10 11 Prater "Stromauficher aicht" sur les den rouf du rouf "35—1972", "35—1	10 11 Prater "Stromauf- 15,7—1927,7 glott, sur les glott sur les glott sur les du rouf 55—1972 ", endorf 72—1990 ",	10 11 Prater "Stromauri 15,7—1927,7 sicht" sur les deux cotés du rouf 72—1972 " andorf " 10 11 Inscription "Stromauri 16,70 and rouf 17,00 and roug 17,00 and roug 18,00 and rou
			10	Wien-Pr km 1915			
		6		70 Wien-] km 19			
6	6				100	100 100	100 100 150
	00		m.c.i. "Selve" à essence	m.c.iSaurer"	Diesel	Diesel m.c.i. "Selve" à essence	Diesel m.c.i. "Selve" à essence m.c.i. "Gräf" et "Stift"
km/h	7	_	20	18		20	20 23
		٥	•				-: :
n		20	1,50	1,00		1,50	
en m		4	2,80	2,60		2,80	2,80
		က	12,00	10,00		12,00	12,00
Descriptions		73	"A—211"	"A—213"		,,A—262"	48
			6.	 		4.	

Ω
Z
MA
EN
ij
₹.
H
Θ
5
SE(

Inscription ,, Wasser-	zeigruppe" sur les deux	côtés du rouf		
Regensburg—				
091	[—g	8		
		·	•	
31-	- þ I			
•	•	ı.		
1,60	1,60	1,60	1,60	į
00°	19 g E—(12 13		
10	11	14	16	
"Wasserschutz-	"Wasserschutz-	", Wasserschuts-	4. "Wasserschuts-	oddwegom J
-i	2.	3.	4.	

SECTEUR DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER

e de	uit			
stinctiv eillance iale	de n	12	1	1 1
Marque distinctive de ia surveillance fluviale	de jour de nuit	11	Emblême et pavil- lon de	l'Admi- nistration
Port d'attache ou section sur laquelle le bâtiment exerce ses	fonctions	10	2x200 km $931-1048$	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$
Puis-	en c	6	2x200	2x116 2x51
Type du moteur principal	Type du moteur principal		m.c.i.	Super", "NVM", "Torpedo"
Vitesse en eau morte	km/h	7	20	22 16
Tirant d'eau		9	11,40 3,22 1,60 0,65	0,90
Hau- teur du bord	m	2	1,60	1,57
Lar- geur	en m	4	3,22	4,04
Lon-		က	11,40	19,50 15,50
N° Nom ou numéro du d'ordre bâtiment		7	"Pescarusul"	"Pena" "Kalnik"
N° d'ordre		н	ij	લંલ

 x/ Le bâtiment porte la marque indiquée à l'art. 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube adoptées par la Commission du Danube.
 . Pas de données.
 m.c.i. — moteur à combustion interne. Légende:

Remarque: Sur les sections ne figurant pas dans la colonne 10 du Tableau, la surveillance fluviale est exercée à l'aide de canots à moteur.

Dix-neuvième session

INFORMATION

sur l'entretien du chenal navigable du Danube pour la période du 1er avril 1950 au 1er avril 1960

L'information sur les travaux exécutés par les Etats danubiens sur leur secteur du Danube au cours de la période du 1er avril 1959 au 1er avril 1960 afin d'améliorer et d'assurer les conditions de la navigation, a été établie d'après les données reçues des organismes compétents de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer.

L'information dressée d'après le schéma approuvé par la XVIIIème session de la Commission, comprend les parties suivantes :

- Travaux d'entretien et de régularisation du chenal
- Balisage du chenal
- Travaux hydrographiques, hydrologiques et dragages hydrographiques
- Service d'information

A la fin de l'information se trouve un tableau comparatif des gabarits du chenal et des passes des ponts, dressé d'après les données pour la période du 1er avril 1959 au 1er avril 1960.

I. TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE REGULARISATION DU CHENAL

SECTEUR DE LA RFA (km 2379 - 2201,8)

- a) Sur la section Straubing-confluent de l'Isar (km 2321-2282), la profondeur du chenal était de 2,0 m, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation d'une probabilité de 89 %.
- b) Sur la section Regensburg-Vilshofen (km 2379-2249), la profondeur de chenal envisagée était de 2,0 m, rapportée à l'étiage de régularisation actuel d'une probabilité de 89 % (excepté sur la section en amont de Straubing), et la largeur d'environ 70-80 m auprès du plus bas niveau navigable.

c) Dans la période des basses eaux d'automne 1959, des travaux de réparation des ouvrages pour étiage de régularisation ont été exécutés sur ce secteur. Pour la reconstruction des digues longitudinales ont été utilisés 6.200 m³ de pierres et pour les ouvrages de consolidation et les remblais, 6.000 m³ de pierres.

De nouveaux ouvrages de régularisation ont été construits sur la section embouchure de l'Isar-Vilshofen seulement, notamment aux endroits suivants:

Grâce aux travaux susmentionnés, accomplis sur ces sections, la profondeur de 1,6 m et la largeur de 40 m ont été respectivement augmentées à 2,0 m et 70 m.

Pour l'obtention des gabarits de chenal nécessaires, des dragages ont été effectués sur les sections suivantes :

- Regensburg-Straubing	15.000 m^3
- km 2282,0-2278,0 (confluent de l'Isar)	40.000 m^3
- km 2277,0-2260,0	68.000 m^3
- km 2258,3-2253,1 (Hilgartsberger-Kachlet)	40.000 m^3
- km 2249,0-2248,0 (près de Vilshofen)	20.000 m^3
- km 2225,2-2224,0 (confluent de l'Inn)	310.000 m^3

Sur le secteur Hilgartsberger-Kachlet, les 40.000 m³ de matériaux dragués comprennent également 3500 m³ de granit éloignés par dérochement. Fin 1960, la profondeur sur cette section du chenal navigable sera de 2 m et la largeur minima de 35 m. L'élargissement du chenal navigable jusqu'à 70 m au moins (pour le trafic dans les deux sens) sera obtenu après réalisation de la largeur requise pour le trafic par alternat.

- d) Sur la section du pont-rails de Schwabelweis, à Regensburg (km 2376,8), les travaux de déblaiement suivants ont été exécutés du 1er avril 1959 au 30 avril 1960 :
- le 30 octobre 1959: éloignement de 4-5 tonnes de roches se trouvant sur le chenal, au km 2373 ;
- du 25 septembre au 2 décembre 1959 : éloignement de grosses pierres se trouvant près de l'aire de stationnement, au km 2358,6 de la rive gauche ;
- du 19 mai au 9 juin 1959: renflouement des débris du pont-rails de Kreutelstein, au km 2223,28.
- e) Construction, en aval de Regensburg, d'un port-abri d'une superficie de 30.000 m² pour environ 45 bâtiments d'une portée en lourd jusqu'à

28*

1000 tonnes. Cette mesure a exigé le dragage de 220.000 m³ de matériaux et la mise en place de 3.000 m³ de pierres.

Un quai de chargement complémentaire d'une longueur de 400 m sur une largeur de 100 m, est en voie de construction près de Regensburg.

La fin des travaux est projetée pour le 1er octobre 1961. Il est envisagé d'allonger par la suite ce quai jusqu'à 800 m.

SECTEUR AUTRICHIEN (km 2225-1880)

a) Sur les sections indiquées ci-dessous, les largeurs réglementaires du chenal auprès d'une profondeur de 2,0 m, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation, étaient les suivantes :

	seuil	mouille
km 2225-2112 (confluent de l'Inn -		
confluent de l'Enns)	140 m	100 m
km 2112-2057 (confluent de l'Enns -	4.40	440
confluent de l'Ybbs)	140 m	110 m
km 2057—1988 (confluent de l'Ybbs —	1.40	100
confluent du Traisen)	140 m	120 m
km 1988—1934 (confluent du Traisen —	150	120
Nussdorf)	150 m	130 m
km 1934—1919 (coupure de Vienne)	160 m	_
km 1919—1880 (débouché du Donau Kanal —	100	100
confluent de la Morava)	160 m	130 m

b) La largeur minima du bassin de retenue aval de l'usine hydroélectrique de Jochenstein est de 150 m auprès d'une profondeur de chenal de 2,50 m, rapportée à l'étiage de régularisation de 1956 dans la retenue.

Sur les sections de faible longueur, ladite largeur de chenal diminue d'environ 20 %, et sur les sections rocheuses elle tombe à 60 m.

Le rayon de courbure minimum auprès de l'étiage navigable et de régularisation est de 350 m en amont de Krems et de 800 m en aval de Krems.

c) Au cours de la période examinée, des travaux de dragage visant l'amélioration du chenal ont été exécutés sur 22 sections. 300.436 m³ de gravier ont été dragués et 69.075 m³ de pierres mis en place pour la consolidation des berges et la réparation des digues.

d) Enlèvement des obstacles sous-eau

Section (km)	Travaux	Volume	Date de l'exécution des travaux
	Eloignement de:		
2156,5—2159 Kachlet—Aschach	1521 roches	357 m³	4—10/1959
km 2143, rive gauche	8 roches		4/1959
2137,6—2137,2	14 roches	<u>=</u>	1/1960
2059,3—2059	10 roches	43 t	3/1959

Section (km)	Travaux	Volume	Date de l'exécution des travaux
2058,12058	7 roches	6 t	12/1959
2056,3—2056,2	50 dérochements éloignement de :	414 t	4/59—3/60
2048,9—2048	14 roches	29 t	12/1959
2040,2	1 roches	11 t	5/1959
2037—2035,9	8 roches	14.6 t	11/1959
2019—2018,7	16 roches	,	12/1959
2013,8—2013,4 rive gauche	2 roches		1/1960
2001,6—2001,4	2 roches		10/1959
1998,1—1997,3	1 roches		1/1960
1997,6—1996,5	57 roches		1-3/1960
rive droite	1 ponton coulé		3/1960
1003 3 1003 9	13 roches		11/1959
1002'0 1002'2 ''	432 roches		4/1959
1992,9—1992,2 ,,	1 ponton coulé		1/1960
1987,6—1987,5 rive droite	60 roches		1-2/1960
1923 4	1 bâtiment coulé		10/1959
1906,5 rive gauche	1 bâtiment coulé		9/1959

SECTEURS AUSTRO-TCHÉCOSLOVAQUE, TCHÉCOSLOVAQUE ET TCHÉCOSLOVACO—HONGROIS (km 1880—1708)

(Données fournies par la Tchécoslovaquie)

a) Gabarits de transit effectifs du chenal

Entre les km 1880-1790, la profondeur assurée est de 2 m et entre les km 1790-1708, de 2,5 m à l'étiage navigable et de régularisation.

Entre les km 1880—1790, la largeur effective du chenal est de 150 m excepté au km 1870, où elle tombe à 110 m, et au km 1810, où elle est de 100 m. Le rayon de courbure a subi des modifications au km 1814, augmentant de 550 m à 650 m.

b) Gabarits de chenal envisagés

La largeur du chenal restera inchangée. Il est envisagé d'augmenter jusqu'en 1965, aux km 1880—1790, la profondeur du chenal à 2,5 m à l'étiage navigable et de régularisation.

c) Travaux de régularisation visant l'amélioration du chenal

De tels travaux ont été régulièrement exécutés en 1959—1960. L'exhaussement des digues longitudinales à 2—2,5 m auprès de l'étiage navigable et de régularisation relevé en 1934, a été pratiquement achevé en 1959—1960. A cette fin, 43.230 m³ de pierres ont été mis en place entre les km 1880—1708. Pour les travaux susmentionnés, exécutés sur le secteur hungaro—tchécoslovaque, la Tchécoslovaquie a utilisé 28.093 m³ de pierres et dragué 276.200 m³ de gravier aux fins de régularisation de la section des km 1806—1801. Entre les km 1775—1765, 359.895 m³ de gravier ont été dragués pour nettoyer le lit et obtenir la profondeur envisagée.

Les données détaillées à ce sujet figurent dans le tableau ci-après.

A. Travaux exécutés sur les secteurs austro—tchécoslovaque et tchécoslovaque (km 1880—1850)

Nature des travaux	Pierres naturelles en m ^s	Pierres artificielles en m³	Empierrement en m³	Dragages en m ^a
1	2	3	4	5
Réparation des digues trans- versales et longitudinales: km 1868—1865 km 1853 Entretien des digues trans-	5.421,52		668	
versales et longitudinales, des ouvrages de consolidation des berges et autres dans le port de Bratislava:	1 040 95	30		
km 1877,5, Devin	1.040,85	30	1	
km 1862, rive droite Port de Bratislava Consolidation de la berge Port de Bratislava	600 8 2	7,5	374 454	3.300
For ue Diacisiava	7.072,37	37,5	1.496	3.300

B. Travaux exécutés sur le secteur tchécoslovaco—hongrois (km 1850—1708)

068 87			_
200,07	71.000		
1.604,51	gui III	-	- II
	_	375	_
2.778,51	733	60	_
11 = 1	_	488	
- <u> </u>	513,5	_	_
141,11	_	_	
1.471,84	-	_	bereath 8
4.593,95	78	_	(S -19)/
[III along p			e malii bi
3.484,77		_	
	2.778,51 ————————————————————————————————————	1.604,51 — — — 2.778,51 733 — — — 513,5 141,11 — 1.471,84 — 4.593,95 78	1.604,51 — — — — 375 2.778,51 733 60 — — 488 — 513,5 — 141,11 — — 1.471,84 — — 4.593,95 78 —

Pierres naturelles en m ^e	Pierres artificielles en m ^s	Empierrement en m²	Dragages en me
2	3	4	5
189,20			1 7 7 1
12.860,02		14 . <u>24 . 24 . 24 . 3</u>	R/W_
			219.900
	- Booth		56.300
28.092,78	1.324,50	923	276.200
	189,20 12.860,02	naturelles en m* artificielles en m* 2	naturelles en m ²

C. Travaux exécutés sur le secteur tchécoslovaque

Ouvrage de barrement au km 1817.4	134,74			
Entretien des digues longitudi- nales et des ouvrages de con- solidation de la berge entre les	900.00		454	i (M. zyvitelije 1 - Julija (M.)
km 1850—1810 Complètement de l'ouvrage de consolidation de la berge au	809,86	De inut	151,—	
km 1783	149,70	-	_	
Bassin de Komárno	6.107,90	210		
Entretien du port de Komárno	863,36	_		
Consolidation de la berge aux	,			
km 1769—1767			490,—	
Travaux d'approfondissement		X III III	,	
dans le port de Komárno		_	_	39.895,—
Dragage pour des buts industriels				,
(construction):		1		
km 1765		-		28.200,—
km 1770,5	111 222			50.000,—
km 1771,0				50.000,—
km 1774,0				98.800,—
km 1775,0				93.000,—
	8.065,56		641	359.895,—

Récapitulation

A. B. C.	$\begin{bmatrix} 7.072,37\\28.092,78\\8.065,56\end{bmatrix}$	37,50 1.324,50	1.496,— 923,— 641,—	3.300,— 276.200,— 359.895,—
Total	43.230,71	1.362,00	3.060,	639.395,—

d) Le renflouement des objets coulés comportait essentiellement l'éloignement des débris de pont. Les débris du pont-route de Sturovo et du pont-rails de Komárno ont tous été évacués et les deux passes gauches déblayées. En 1960, les travaux de déblayage du pont de Bratislava ont été entamés afin d'assurer le trafic dans les deux sens. Ces travaux se pour-suivent.

e) Dans les ports de Komárno et de Bratislava les voies d'accès dans les bassins ont été nettoyées. 3.300 m³ de matériaux ont été dragués à Bratislava et 39.895 m³ à Komárno pour y approfondir les bassins. En même temps, dans le bassin de Komárno ont été entrepris des travaux de consolidation de la rive méridionale ainsi que des empierrements et d'autres travaux préparatoires visant l'exploitation du port.

SECTEURS TCHÉCOSLOVACO-HONGROIS ET HONGROIS (km 1850-1433)

(Données fournies par la Hongrie)

km 1850-1708

a) Le secteur Rajka—Szob (km 1850—1708) peut être divisé en deux parties. La section amont, Rajka—Gönyü (km 1850—1794), et la section aval, Gönyü-Szob (km 1794—1708). La section amont caractérisée par la grande quantité de dépôts d'alluvions, diffère de la section aval non seulement du point de vue de la formation du lit et de la régularisation, mais aussi par ses conditions de navigation bien plus difficiles.

Au cours de la période traitée (1er avril 1959 — 1er avril 1960) des niveaux inférieurs aux niveaux établis par la Commission du Danube ont

été relevés sur la section amont, Rajka-Gönyü, en octobre 1959.

Ainsi, le 14 octobre 1959, la station hydrométrique de Dunaremete (km 1825), principale station sur ce secteur, a enregistré une hauteur d'eau de 242 cm. Auprès de cette cote, des gabarits de chenal inférieurs aux gabarits projetés ont été relevés aux endroits suivants :

Profondeur	Largeur	Longueur	Rayon de
en dm	en dm	en m	courbure en m
00	100	300	1000
19	150		500
22	120	150	700
			400
16	150	130	300
22	100	60	700
	22 19 22 18 16 22	22 120 19 150 22 120 18 100 16 150	22 120 300 19 150 100 22 120 150 18 100 200 16 150 130

Sur la section aval Gönyü—Szob la station hydrométrique de Komárom a enregistré le 7 octobre 1959 une cote de 134 cm, qui est inférieure à celle établie par la Commission du Danube. Auprès de cette cote, des gabarits de chenal inférieurs aux gabarits projetés ont été relevés aux endroits suivants :

Maryle man	Profondeur en dm	Largeur en m	Longueur en m	Rayon de courbure en m
km 1777	20	200	300	1000
km 1721	20	150	300	800

b) Sur la section Rajka—Szob, les gabarits de chenal indiqués ci-dessous ont été obtenus par la construction d'ouvrages pour eaux basses et moyennes et l'exécution de dragages.

	Profondeur en dm	Largeur en m
km 1850 —1810 km 1809 —1805,5 km 1804,5—1794 km 1794 —1767 km 1767 —1709	22,5 22,5 22,5 30,0 32,5	150 167 190 200 200

c) Travaux de régularisation visant l'amélioration du chenal

N° d'ordre	Caractère et lieu des travaux	Mise en place de pierres (en m³)	Dates du commen- cement et de la fin des travaux	Remarques
1.	Exhaussement de la digue No 14/g, au km 1847,3	295	25. 6. 1959	En août 1960 les travaux ont été pour- suivis
2.	Réparation de l'ouvrage de Vajka		du 5. 6. 1959	
	(km 1837,1)	400	au 16. 12. 1959	
3.	Construction de la digue longi-	450	du 14 au 31. 12. 1959	
4.	tudinale No 19/a, au km 1832,7 Travaux de régularisation pour basses eaux prés de la localité Kisbodak (km 1830—1827): épis No 29/1441 496 m³	430	1300	
	épis No 29/1591 332 m³ épis No 29/1802 410 m³ épis No 29/2007 207 m³ épis No 29/2211 918 m³		du 1. 6. au	
5.	digues longitudinales 2041 m³ Construction de l'ouvrage de barrement du bras près de la localité Ásvány (km 1820—1821): ouvrage No I. 500 m³	4.404	31. 12. 1959	
	ouvrage No II. 979 m ³		27. 8. 1959	
	ouvrage No III. 2300 m ³	3.779	29. 2. 1960	Les travaux
6.	Complètement de l'ouvrage longitudinal Felsőbös—Bagomér (km 1817)	522	à partir du 4. 3. 1960	se pour- suivent
7—8.	Construction des digues longi- tudinales Nos 48/11 et 48/11-a, aux km 1814—1813	18.501	à partir du 1. 4. 1959	
9.	Ouvrage de régularisation pour			
119 11-	basses-eaux près de la localité Medve (km 1818—1806) digues longitudinales:			
Anim	No 49 2302 m ³			Les travaux
	" No 49/3133 1035 m ³	4 4 4 7	à partir du 10. 11. 1959	sont en cours
	" No 49/3302 1110 m ³	4.447	10. 11. 1555	Cours

Nt	Caractère et lieu des tra	vaux	Mise en place de pierres (en m²)	Dates du commen-cement et de la fin des travaux	Remarques
10.	Travaux de régularisation basses-eaux à Nagybajcs (km 1804—1800): épis No 51/135 épis No 51/508 épis No 51/895	pour 408 m ³ 170 m ³ 842 m ³	1.420	24. 6. 1958 24. 9. 1959	

Dragages

Lieu du dragage		2		Volume en m³	cement et de la fin des travaux
	Dragag	es de régula	risatio	n	
km 1813	largeur longueur profondeur	80 600 2,5	m m m	49 740	du 3. 12 au 31. 12. 1959
km 1815	largeur longueur profondeur	100 650 2,5	m m m	78 818	du 4. 7. au 21. 9. 1959
km 1826	largeur longueur profondeur	80 300 2,5	m m m	28 211	du 20. 10. au 21. 11. 1959
km 1803,	largeur longueur profondeur	80 400 2,5	m m m	28 765	du 4. 1. au 20. 1. 1960
		Total		185 534	

Dragages pour des buts industriels

km 1773	largeur longueur profondeur	60 m 800 m 2,5 m	94 726	juin et juillet 1960
km 1765 km 1731			15 367 64 331	juillet 1959 avril-mai 1959
		Total	174 424	7-17-14-1

km 1708—1560

En 1959, le régime des eaux a été fort variable sur ce secteur. Il y a eu quelques grandes vagues de crues, toutefois, du 16 septembre 1959 à fin février 1960, on y a observé des niveaux bas. Du 5 octobre au 27 décembre 1959, le niveau a été inférieur au niveau établi par la Commission du Danube (160 cm d'après la station hydrométrique Budapest). Le niveau minimum a

été relevé le 9 décembre 1959, lorsque la cote était de 112 cm (de 48 cm inférieur au niveau établi par la Commission du Danube), ce qui a provoqué la formation de seuils sur quelques sections. Le tableau suivant contient les données sur les gabarits sur les seuils (rapportés à la cote de 160 cm de la station hydrométrique Budapest).

	1		
	Longueur en m	Largeur en m	Profondeur en dm
km 1683—1682,2	800	70	23
km 1680—1679,2	800	100	24
km 1676—1675,2	800	80	24
km 1674—1672	2000	70	23
km 1585—1584	1000	80	23

Les travaux de régularisation exécutés pour améliorer les conditions de navigation visaient l'obtention des gabarits de chenal minima suivants :

Szob-Budapest (km 1708-1647): largeur profondeur 2,5 m

Budapest – Dunaföldvár (km 1647 – 1560): largeur 240 m profondeur 3,0 m

Régularisation de la courbe de Kulcs:

La nécessité de l'exécution de travaux de régularisation dans la courbe de Kulcs (km 1591—1595) a été provoquée par la dégradation graduelle d'un îlot, entravant le maintien de la largeur et de la profondeur de chenal requises pour la navigation. Le projet de régularisation prévoyait la construction de deux épis et le dragage de 100.000 m³ de matériaux. Ces travaux ont été exécutés en 1958—1960. En 1958, il a été dragué 41.600 m³ de matériaux et employé 8.404 m³ de pierres. En 1959, il a été dragué 56.900 m³ de matériaux et employé 15.333 m³ de pierres. Les travaux ont été achevés dans la première moitié de 1960.

Consolidation de la berge dans la région de Vác:

La consolidation des berges affouillées de la région de Vác a été projetée pour 1959—1960. En 1959, les 60% du volume total des travaux ont été accomplis.

Les travaux exécutés sont les suivants:

- mise en place de 1603 m³ de pierres
- travaux manuels de terrassement: 3377 m³

- travaux de terrassement mécanisés: 1381 m³

bétonnage: 308 m³

Barrement du bras secondaire près de l'île Kompkötő:

En 1949—1952, ce bras a été barré par un ouvrage dépassant de 1 m le niveau conventionnel. Malgré que depuis la construction de cet ouvrage il y ait eu un accroissement sensible de l'atterrissement du bras secondaire, les conditions du lit principal dans le resserrement du chenal près de l'extrémité aval de l'île, n'ont pas évolué dans la mesure prévue. En conséquence, il a été projeté d'exhausser la digue transversale à 2 m au-dessus du niveau établi par la Commission du Danube. Ces travaux ont été exécutés en 1957—1959. En 1957, 5439 m³ de pierres ont été mis en place; en 1958, 4095 m³ et en 1959, 3200 m³. Dans leur ensemble, ces travaux sont achevés.

Consolidation de la berge dans la région de Érd:

Sur cette section, dans la région des km 1628,8—1629, la rive droite a été fortement endommagée. L'érosion de la berge progresse annuellement de 1—2 m, mettant ainsi en danger la digue de défense située à proximité. En connexion avec ce phénomène, un projet de réparation de l'ouvrage de consolidation de la rive et de construction d'un nouvel ouvrage a été établi pour 1958—1959. En 1958, 1685 m³ de pierres ont été mis en place, et en 1959, 2029 m³.

Consolidation de la berge dans la région de Ercsi:

Par suite de l'affouillement prononcé dans les alignements des km 1605,3—1605,6, la rive droite s'est endommagée sur une longueur de 300 m et sur 30 m de profondeur. Pour cette section ont été projetés des travaux qui s'échelonneront sur une période de 2 ans. En 1959, 365 m³ de pierres ont été mis en place et 6500 m³ de matériaux dragués. Au cours de la période traitée, les obstacles à la navigation n'ont pas été éloignés du chenal.

km 1560-1433

Sur cette section, le niveau le plus bas a été relevé le 8 décembre 1959 (130 cm d'après la station hydrométrique Baja); les gabarits de chenal sur les seuils étaient alors les suivants:

	km	Largeur en m	Longueur en m	Profondeur en dm
Dunapataj Ordas	1540	100	500	20
Ordas Paks	1537 1531,5	120 100	500 500	20

- iban berrya aby	km	Largeur en m	Longueur en m	Profondeur en dm
Baraka	1520,5	120	500	21
Meszes	1516	150	500	18
Kovácspuszta	1513	100	1000	18
Tolna	1507	100	200	18
Bogyiszlópuszta	1504,5	150	100	20
Bogyiszló	1503	100	1000	18
Bogyiszló	1502	100	100	
Hátfő	1498	150	500	18
Korpád	1494	150	500	17
Sárospart	1473	100	1000	16
Dunaszekcső	1458	200	500	21

Les profondeurs sur les seuils mentionnés ci-haut, sont de 1 m audessous du niveau établi par la Commission du Danube. Les rayons de courbure sur les seuils ne sont pas tombés au-dessous de 1000 m. Les trayaux exécutés sur cette section sont les suivants:

Construction de nouveaux ouvrages

Régularisation de la courbe de Bara:

mise en place de 2.450 m³ de pierres

Régularisation de la courbe de Sárospart:

mise en place de 9.930 m³ de pierres

Travaux de reconstruction

Régularisation de la courbe de Harta:

mise en place de 2.100 m³ de pierres

Travaux d'entretien

Réparations de moindre importance:

mise en place de 1.350 m³ de pierres

Total 22.830 m³

SECTEUR YOUGOSLAVE (km 1433 - 845,6)

a) Des travaux de régularisation ont été exécutés sur les sections entravant la navigation. Les gabarits effectifs du chenal navigable y sont les suivants :

Coupure de Mohovo (km 1310-1308)

Les travaux de dérochement exécutés dans le canal creusé dans le lit rocheux du fleuve, entre les km 1309,7 et 1310,2 ont permis d'obtenir une largeur de chenal de 100 m et une profondeur de 2,5 m auprès de l'étiage navigable correspondant à la cote +80 cm de la station hydrométrique Novi Sad.

Auprès du même étiage, les gabarits de chenal sur les secteurs des km 1307—1308, à lit également rocheux, étaient les suivants : largeur mini-

ma: 100 m, profondeur minima: 2,3 m. Des travaux d'approfondissement du chenal y sont en cours.

Section Brza-Vrba (km 1105-1094)

Sur cette section, à l'époque des basses-eaux la navigation est soumise à restriction dans les régions suivantes :

- au km 1095, dans le bras droit Dubocavka—Ada, où la largeur du chenal est de 180 m et la profondeur de 2,3 m auprès de l'étiage navigable correspondant à +34 cm d'après la station hydrométrique de Zemun et à +131 cm d'après la station hydrométrique Smederevo,
- au km 1098,8, à l'endroit dénommé Konjsko Groblje, où la largeur du chenal est de 180 m et la profondeur de 2,4 m auprès des mêmes niveaux.

Section Ram-Dubovac (km 1086-1076)

A l'époque de l'étiage navigable la navigation n'y est pas soumise à restriction.

b) Les gabarits de chenal minima qui, selon les prévisions, pourront être obtenus après l'achèvement des travaux de régularisation sont les suivants:

Dans la coupure de Mohovo (km 1310-1308): largeur 100 m, profondeur 3.5 m auprès de l'étiage navigable (+80 cm d'après la station hydrométrique Novi Sad et +100 cm d'après la station hydrométrique Vukovar).

A Brza-Vrba et Ram-Dubovac (km 1105-1076)

Sur la section des km 1095-1098,8 la largeur du chenal sera de $200\,\mathrm{m}$ et sa profondeur de $3,5\,\mathrm{m}$ auprès de l'étiage navigable ($+34\,\mathrm{cm}$ d'après la station hydrométrique Zemun et $+131\,\mathrm{cm}$ d'après la station hydrométrique Smederevo). Sur les autres tronçons de ce secteur, la largeur et la profondeur dépasseront les valeurs envisagées $(3,1\,\mathrm{m})$.

c) Les travaux accomplis dans le domaine de la régularisation sont les suivants :

Section Ram-Dubovac (km 1086-1076)

Au cours de la période traitée, les travaux suivants y ont été exécutés en vue de la régularisation :

- empierrement de l'ouvrage de fermeture du bras passant entre l'île Čibuklija-Ada et la rive droite;
- travaux exécutés sur les épis Nos 1, 2, 3 situés en amont de l'île Zavojska-Ada; longueur de l'épi No 1:200 m, de l'épi No 2:310 m, et de l'épi No 3:560 m.

Les travaux de construction d'épis entamés l'année dernière par empierrement posé sur un matelas de fascines ont été poursuivis. Dans le domaine des travaux de consolidation de la rive gauche, entre les km 1082 et 1079,5, entamés l'année dernière, la pose des matelas de fascines, l'empierrement de la partie inondable ainsi que le revêtement des parties plus élevées de la rive ont été continués.

Les travaux de régularisation sur ledit secteur, entrepris en 1955, seront poursuivis au cours des années à venir. Bien que les ouvrages de régularisation projetés ne soient pas encore complètement achevés, les travaux exécutés jusqu'à présent y ont déjà sensiblement amélioré les conditions de navigation.

Section Brza-Vrba (km 1105—1094)

Les travaux de régularisation entrepris en 1955 ont été poursuivis. Dans cette période, des travaux ont été effectués sur les épis Nos 1, 2, 3 et 5, dont les trois premiers sont situés en amont et le quatrième en aval de l'île Dubovacka Ada. Les longueurs de ces épis sont les suivantes :

Lesdits épis ont été complétés par empierrement, conformément au profil prévu.

Les travaux de protection de la rive droite entre les km 1098,5—1101,5, entrepris en 1955, ont été totalement achevés à la fin de 1959.

d) En vue de l'amélioration du chenal, les travaux suivants ont été exécutés en 1959 :

Renflouement d'un chaland inconnu gisant au km 1275 et de deux bateaux (connus sous le nom de «tortue») au km 858.

e) Travaux exécutés dans les ports et les hivernages :

Port commercial d'Apatin

Au cours de la période du 1er avril 1959 au 1er avril 1960, des travaux ont été effectués en vue de l'achèvement de la construction du port (excepté l'installation des voies ferrées, des grues et autres).

La longueur utile du port est de 245 m, dont 80 m forment un plateau bas servant à la manutention manuelle des marchandises et 165 m sont munis d'installations portuaires mécaniques.

La construction de ce port, commencée en 1957, sera achevée en 1960.

Hivernages

Dans les hivernages ci-après mentionnés il a été procédé en 1959 à des travaux courants de dragage afin d'obtenir des profondeurs assurant

l'entrée sans entrave et la sécurité du stationnement des convois remorqués. Ces hivernages sont les suivants :

Baračka, Novi Sad, Tamiš, Ivanovo, Kovin, Prahovo, Apatin, Opatovac, Begeč-Novi Futog, Kiseljevo et Kladovo.

SECTEUR DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DES PORTES DE FER (km 1048-931)

- a-b) Des travaux de détermination des gabarits du chenal, rapportés à l'étiage navigable et de régularisation, n'ont pas été effectués sur ce secteur.
- c) Des travaux de reconstruction ont été exécutés dans la région des digues de Greben et de Juț.

A Greben 3070 m³ et à Jut 440 m³ de pierres ont été mis en place.

Le coût des travaux s'élève à 12,920.000 dinars.

Après l'achèvement desdits travaux il n'a pas été procédé à des mesurages pour établir les résultats obtenus.

d) Il n'a pas été renfloué d'objets coulés.

La construction d'un ponton pour pilotes a été achevée à la station de pilotage de Kožice (Vince).

Le prix du ponton est de 3,800.000 dinars.

La construction d'un quai en pierre relié au ponton susmentionné a été achevée à la station de pilotage de Kožice.

Le coût des travaux s'élève à 26 millions de dinars.

SECTEUR ROUMAIN (km 1075-0)

a) Gabarits de transit effectifs

	Gabarit d	le transit effec	O THE THE PIET OF S	
	profondeur large		rayon de courbure	Remarque
km 870—240	-2,50	200	1000	Des points critiques sur- gissent en période de bas- ses-eaux

Sur les autres sections, les gabarits de transit effectifs ont été supérieurs au gabarit susmentionné

b) Gabarits minima projetés

	Niveau de la station hydrométrique +2,00	Gabarit	minimum		
		profon- deur	largeur	rayon de courbure	Travaux et lieu de leur exécution (km)
km 931—600	+2,00 Corabia	2,00	100	1000	Dragage 50 000 m ³ km 632

Sur les autres sections, les gabarits dépassent le gabarit minimum si l'on tient compte du fait qu'en période de basses-eaux la navigation dans la région des km 345-240 a lieu par le bras Bala-Borcea

c) Travaux de régularisation

			Da	tes	Profondeur	(en m)		
	Volume et nature des travaux	Lieu des travaux	du commen- cement	de la fin	au début	à la fin		
			des tr	avaux	des travaux			
km 931—600		Celeiu km 632	1. 6. 59	15. 7. 59	0,89	2,5		
km 931—600	Dragage 20 000 m³	Caluda km 761	14. 9. 59	15. 10. 59	0,56	2,50		

d) Renflouement des bâtiments coulés et autres objets gisant dans le chenal

		Da	ates	
I	lieu des travaux	du commence- ment	de la fin	
		des t	ravaux	
km 9	942,7	20. 3. 59	23. 4. 59	1 chaland métal- lique
	938,8 935,2—935,7	5/59 15. 5. 59	1. 7. 59	1 bac métallique 2 chalands
,, (934,98—980,35	27. 7. 59	22. 8. 59	métalliques 3 chalands métalliques
,, (935,45—935,		7.59	2 chalands métalliques
,, 9	031,5	30. 9. 59	15. 10. 59	2 bâtiments métalliques
,, (931,070	5. 10. 59	7. 10. 59	1 chaland métallique
	927,1 922,9	12. 10. 59 30. 8. 59	27. 10. 59 30. 9. 59	1 bac métallique 1 chaland-citerne métallique
,, (929,5		5.59	1 chaland métal- lique de la RPE
	368,0 357,0	1. 4. 59 9.59	30. 9. 59 10.59	3 båtiments 1 chaland métallique

	D	Dates					
Lieu des travaux (km)	du commence- ment	de la fin					
	des t	ravaux	H EIX				
km 652,8	-	11. 59	2 chalands métalliques				
km 491,1 km 382,0	18. 7. 59 10.59	22. 7. 59 11.59	1 bâtiment 1 chaland métallique				
km 2 du bras Măcin km 300 Sulina	7. 4. 59	26. 8. 59 6. 59 16. 5. 59	1 drague 1 bâtiment 1 chaland métallique				

e) Dragages dans les ports et les hivernages

Dénomination du bassin	Volume du dragage en m³
Bassin-dock de Brăila	210.000
Bassin-dock de Galați	135.000
Bassin de Galați pour le bois	240.000
Bassin Cernavoda	85.000
Bassin Plantelor Giurgiu	6.150.000
Port de Corabia	245.000
Bassin Veriga	80.000
Hivernage Catina	60.000
Hivernage Schela Veche	35.000

SECTEUR BULGARE (km 845-375)

- a) Dans la période des basses-eaux de 1959, les gabarits de transit relevés sur le secteur bulgare du Danube étaient les suivants :
- près de l'île Kosui (km 425-423), le 10 octobre : profondeur minima 22 dm, largeur minima 100 m, rayon de courbure 1000 m, auprès de la cote +118 cm de la station hydrométrique Roussé;
- près de l'île Brichlian (km 453-451), le 19 octobre : profondeur minima 24 dm, largeur minima 120 m, rayon de courbure 1500 m, auprès de la cote +108 cm de la station hydrométrique Roussé;
- près de l'île Belene (km 562–560), le 13 octobre : profondeur minima 26 dm, largeur minima 200 m, rayon de courbure 1200 m, auprès de la cote +116 cm de la station hydrométrique Svistov;
- près de l'île Belene-Liuta (km 567-565), le 14 octobre : profondeur minima 23 dm, largeur minima 80 m, rayon de courbure 900 m, auprès de la cote +108 cm de la station hydrométrique Svistov;
- près de l'île Lakit (km 591—589), le 14 octobre : profondeur minima 26 dm, largeur minima 150 m, rayon de courbure 1600 m, auprès de la cote +108 cm de la station hydrométrique Svistov.

c) Approfondissement de la coupure, près de l'île Svistov.

Afin d'améliorer les conditions de la navigation et l'exploitation du port de Svistov, un projet a été élaboré en 1957 pour l'approfondissement de la coupure entre les km 555,9—553. Du point de vue de son régime hydraulique, la coupure comprend 3 secteurs : un secteur en forme d'entonnoir, un secteur pour diriger le courant et un autre pour élargir le chenal. En 1957, le commencement du secteur en forme d'entonnoir a été approfondi jusqu'au niveau de la cote projetée de 13 m. Le levé de contrôle exécuté en 1958 a montré que les dragages ont provoqué l'accroissement de la vitesse du courant de fond. Ainsi, l'action mécanique du courant dans la région de la coupure a, sur une longueur de 200 m, creusé le fond du lit jusqu'à la cote projetée.

Les dragages de 1959 ont été exécutés dans la région du secteur en forme d'entonnoir afin d'augmenter les sections mouillées, respectivement pour faire écouler un grand volume d'eau par le bras droit. Ces travaux ont été effectués du 12 septembre au 24 octobre; le volume des matériaux dragués était de 42.100 m³.

Consolidation des berges

Jusqu'en 1958, la section des km 805—795 de la rive droite près de la localité Slanotrin, était constamment soumise à l'affouillement. Les matériaux résultant de l'érosion étaient transportés par le courant vers l'îlot (banc) situé en aval de l'île Koutovo qui, du fait que ses dimensions augmentaient sans cesse, entravait la navigation normale. La consolidation de la berge a été entamée en 1958 par la construction de 4 épis, dont le dernier a été achevé en 1959. Toujours en 1959, la berge a été fixée au moyen de piquets de saule plantés en échiquier directement au bord de l'eau. Les levés de contrôle exécutés en 1959 ont démontrés des résultats positifs. L'affouillement des berges a cessé. Parallèlement à ce phénomène, on relève également la cessation de l'accroissement de l'îlot (banc) situé en aval de l'île Koutovo, ce qui a assuré sur ce secteur des conditions normales pour la navigation.

- d) Au cours de la période examinée, les travaux de renflouement des bâtiments et d'autres obstacles coulés ont été exécutés comme suit :
- du 1
er au 27 mai 1959 : renflouement d'un bâtiment dans la région du k
m743 ;
- du 25 juin au 2 juillet 1959 : renflouement d'un bâtiment dans la région du km $506\ ;$
- du 12 au 26 septembre: renflouement d'un chaland dans la région du km 930,5;
 - éloignement de pierres dans la région du km 535 de la rive bulgare
- e) Travaux exécutés pour améliorer les conditions d'exploitation dans les ports et dans les hivernages :

En 1959, les travaux de construction d'un nouvel appontement ont été entamés dans le port Tutrakan; la pose du fondement en pierre a été achevée.

Afin d'améliorer les conditions dans l'hivernage de Roussé, des travaux d'approfondissement y ont été exécutés dans un volume de 39.370 m³.

Pour maintenir des profondeurs adéquates dans les ports de Roussé, Svistov, Tutrakan et Silistra, 188.200 m³ de matériaux ont été dragués.

SECTEUR SOVIÉTIQUE (mille 72,4 - 43)

L'entretien du chenal navigable sur le secteur soviétique du Danube qui s'étend du confluent du Prut jusqu'au cap Tchatal d'Ismaïl et ensuite le long du bras Chilia, relève de la compétence du service de l'Entreprise d'Etat soviétique de navigation danubienne.

Ce secteur est balisé par des moyens de balisage adéquats et les travaux hydrologiques, hydrographiques et hydrotechniques nécessaires y sont exécutés, ce qui assure des conditions de navigation sans entrave non seulement aux bâtiments fluviaux, mais aussi aux navires à grand tonnage. Dans la période du 1er avril 1959 au 1er avril 1960, le niveau le plus bas correspondant à la cote +18 cm a été relevé le 22 octobre 1959 aux stations hydrométriques de Réni et d'Ismaïl. Lors de ce niveau, les profondeurs étaient supérieures à 19 pieds, auprès d'une largeur de chenal de 300 m, tandis que le rayon de courbure minimum était de 2.560 m dans la courbe située au mille 66 et de 1000 m dans la courbe des milles 54—52 du bras de Chilia.

Sur ce secteur le lit du fleuve a en général un caractère stable, excepté dans les régions des milles 57 et 47, où l'on observe le depôt d'alluvions. Des travaux hydrotechniques de grande ampleur n'y ont pas été exécutés. En ce qui concerne les travaux d'éloignement des bâtiments coulés se trouvant dans le chenal, ceux-ci ont été accomplis antérieurement et actuellement il n'y a pas dans le lit d'objet coulé entravant la navigation. Dans le port de Réni, un quai long de 72 m servant à la manutention des marchandises a subi vers la fin de 1959 une réparation générale. Deux grues portiques y ont été installées. Les profondeurs près du quai permettent la manutention des bâtiments maritimes. Le coût des réparations s'élève à environ 2 millions de roubles.

II. BALISAGE DU CHENAL

SECTEUR DE LA RFA

a) Au cours de la période traitée, les moyens de balisage suivants ont été installés sur le secteur allemand du Danube :

feux côtiers (phares)	23
signaux de traversée	70
signaux flottants (bouées)	100

Les feux côtiers et les signaux de traversée ont fonctionné en permanence ; les signaux flottants (bouées) ont été remplacés pendant la période des glaces par des espars.

La visibilité réciproque entre deux feux voisins n'est pas toujours assurée. Les feux côtiers et les signaux de traversée ne forment pas une chaîne de signaux continue, comme c'est le cas sur la côte maritime.

Les feux côtiers (phares) et les signaux de traversée ne constituent que des points de repère dispersés dans les sinuosités du secteur. En dehors des signaux susmentionnés, il existe sur le secteur allemand trois stations de signalisation permanentes (dans le passage étroit de Straubing, aux écluses Kachlet et Jochenstein).

b) Il n'y a pas eu sur ce secteur de moyens de balisage temporaires pour les hautes eaux, car la rive n'est inondée que lors des plus hauts niveaux navigables.

Une station de signalisation temporaire se trouve au confluent de l'Inn. Elle fonctionne seulement en cas de dépôt d'une grande quantité de matériaux transportés par les eaux de l'Inn, entravant la navigation dans les deux sens. Une telle situation s'est produite dans la période du 25 août 1959 au 26 avril 1960.

c) Il existe sur ce secteur certaines régions où l'on observe le dépôt constant d'alluvions qui, particulièrement à l'époque des hautes eaux, rétrécissent le chenal navigable. Ces régions sont situées aux confluents de l'Isar et de l'Inn et dans le bief de la retenue de Kachlet, à Vilshofen.

Le chenal navigable, entretenu au moyen de dragages, n'a pas subi de modification à caractère permanent.

- d) En 1959, un nouveau kilométrage a été établi sur la section Regensburg—Jochenstein. Ce kilométrage présente un écart de 400 m par rapport à l'ancien.
- e) Tous les signaux côtiers indiquant la direction, ainsi que les signaux flottants (bouées) sont recouverts de matières réfléchissantes (scotch light) blanches, rouges et vertes durables.

SECTEUR AUTRICHIEN

Le balisage de ce secteur comprend :

- a) Balisage constant:
- Balises (bouées) non lumineuses :

Total	07

- Balises (bouées) lumineuses:

bouées rouges 2

- Feux côtiers (phares):

Total 70

 Signaux côtiers indiquant la direction (Richtkreuz), recouverts de scotch light:

					Τ	c	t	a	1					141	
Rive Rive	gauche droite	• •	 											65 76	5

- Signaux d'interdiction de mouillage : 3 (rive droite)
- Signaux d'obligation d'émettre un signal sonore : 2 (rive gauche)

La distance moyenne entre les feux côtiers (phares) constants est de 7 km.

La distance moyenne entre les signaux permanents flottants et côtiers est de 1,7 km.

b) Balisage provisoire:

- Signaux flottants (espars, bouées):

Ces signaux sont placés lorsque des niveaux d'étiage navigable laissant prévoir une baisse du niveau sont relevés à certaines stations hydrométriques.

SECTEUR TCHÉCOSLOVAQUE

Du 1er avril 1959 au 31 mars 1960, le balisage du secteur des km 1794—1708 a été assumé par les services tchécoslovaques. Les signaux flottants et côtiers de la rive gauche ont été installés dans la deuxième moitié de mars 1959, après l'écoulement des glaces, juste avant l'ouverture de la saison de navigation, auprès de la cote 290 cm de la station hydrométrique Komárno. Les signaux flottants ont été enlevés à la fin de la première moitié de janvier 1960, avant la débâcle, et réinstallés après la disparition des glaces, vers mi-mars 1960, auprès de la cote 170 cm de la station hydrométrique Komárno. La visiblité entre les signaux, assurant la possibilité de naviguer d'un signal à l'autre, a été maintenue par l'installation d'un plus grand nombre de signaux côtiers et flottants recouverts d'une couleur vive aux lieux où sont apparus des obstacles à la navigation.

Au cours de la période traitée, la Tchécoslovaquie a installé sur la section des km 1794-1708 les moyens de balisage suivants :

Balisage côtier sur la rive gauche

Signaux de traversée munis d'un feu rouge à éclats Phares munis d'un feu rouge à éclats Signaux d'avertissement Indicateurs de mouillage Indicateurs de virage Signaux de traversée	9 12 4 4 4 20
Balisage flottant	
Phares rouges flottants Balises rouges Bouées rouges Balises noires Bouées noires	3 14 13 8 4
Total des signaux installés par la Tchécoslovaquie	95

Sur la section des km 1794—1708 le chenal n'a pas subi de changements importants et le kilométrage de la voie navigable n'a pas été modifié.

Des essais d'application de matières réfléchissantes sur les moyens de balisage sont en cours en Tchécoslovaquie.

Au cours de l'année dernière des essais ont été effectués dans le domaine de l'utilisation de matières phosphorescentes sur les moyens de balisage côtiers. Les résultats ont indiqué que cette matière n'est utilisable que peu de temps $(7-10 \ \text{jours})$ et qu'après 16 jours elle perd totalement ses qualités de luminescence.

Au cours de la période traitée 2 phares flottants, 20 bouées et 32 balises ont été endommagés par les bâtiments sur la section des km 1794—1708.

SECTEUR HONGROIS

(km 1850—1708)

Sur le secteur hungaro—tchécoslovaque, le balisage du chenal est entretenu, entre les km 1850-1794, par les services compétents de la Hongrie.

Les passes navigables des ponts-rails de Medve et de Komárom sont balisées par les services compétents tchécoslovaques et celles du pontroute de Komárom et du pont d'Esztergom par les services hongrois.

Afin d'assurer une navigation sans entraves, les services hongrois ont installé les moyens de balisage flottants prévus. Les signaux signalant les bâtiments coulés ont été conservé à tous les niveaux, tandis que les autres signaux ont été enlevés le 13 août 1959, à la cote 481 cm d'après la station hydrométrique Dunaremete et ont été réinstallés le 21 août, à la cote de 479 cm, après le passage de la crue.

Les signaux et feux côtiers ont été maintenus en place pendant la crue. Du 12 janvier au 15 février 1960, pendant le charriage des glaces, tous les signaux ont été enlevés.

Les moyens de balisage sur ce secteur sont les suivants :

a) Balisage constant:

signaux côtiers lumineux (phares)	21
signaux côtiers simples	17
signaux flottants (bouées) lumineux	10
signaux flottants (bouées) simples	11

Les moyens de balisage sont installés de manière à assurer la visibilité réciproque entre les signaux voisins.

b) Balisage provisoire:

signaux simples			_	_																							68	3
DIGITALIA DITTIPLOD	•	۰	•		•	•		•	•	•	•	•	۰	•	•	•	•	•	•	•	•	-	-	•	-	-		

- c) Le chenal navigable n'a pas subi de modification importante.
- e) Des expériences ont été faites quant à l'emploi de matières réfléchissantes sur les moyens de balisage. Afin d'augmenter la puissance des feux des signaux côtiers et flottants, il a été employé des cylindres colorés en celluloïde, ce qui a permis d'augmenter de 2—3 km la portée des feux.
- f) Sur ce secteur, 124 signaux ont été totalement détruits et 123 endommagés. En outre, dans deux cas, les feux flottants installés à proximité des débris des piles du pont de Esztergom et au km 1753 ont été gravement endommagés.

km 1708-1560

Les moyens de balisage sur ce secteur sont les suivants :

a) Balisage constant:

signaux côtiers lumineux (phares)	45
signaux côtiers simples	
signaux flottants lumineux (bouées)	15

b) Balisage provisoire:

signaux simples		91
-----------------	--	----

f) Les convois ont gravement endommagé 8 signaux flottants lumineux et ont causé des dommages de moindre importance à 48 signaux simples. b) Balisage provisoire:

c) Le chenal a subi des modifications entre les km 1475-1472, dans la région de Sárospart.

f) Au cours de la période traitée les objets et moyens de balisage suivants ont été endommagés ou détruits :

balises simples totalement détruites	65
câbles détruits	20 m
fanaux à projection totalement détruits	10
caisses de fanal endommagées	4
corps de signaux flottants lumineux endommagés	4
radeau gravement endommagé	1

SECTEUR YOUGOSLAVE

Les moyens de balisage sur ce secteur sont les suivants :

a) Balisage constant:

signaux côtiers lumineux (phares)	109
signaux côtiers simples	19
signaux flottants lumineux (bouées)	18
signaux flottants simples (bouées)	7

En 1959—1960, les signaux côtiers lumineux ont fonctionné en permanence. Les bouées lumineuses ont été posées du 21 au 27 mars 1959 et enlevées du 13 au 17 décembre.

b) Balisage provisoire:

signaux flottants 78

Ce balisage ne comprend que des signaux non éclairés (bouées).

c) En 1959, le chenal n'a subi de changement que sur une seule section, celle des km 1235-1233.

d) Sur le secteur yougoslave, le kilométrage n'a pas été modifié. Toutefois, par suite des modifications importantes de la voie navigable, il n'est pas tout à fait exact. Pour les mêmes raisons, sur certaines sections,

les bornes kilométriques ne suivent plus la voie navigable et ainsi elles ne sont pas visibles pour les bateliers et ne peuvent servir aux besoins de la navigation.

- e) Jusqu'à présent, de nouveaux moyens techniques de balisage du chenal, tels que matières réfléchissantes, peintures phosphorescentes, etc. n'ont pas encore été appliqués. Toutefois, ils seront introduits dans un proche avenir.
- f) Comparé aux années précédentes, le nombre des moyens de balisage avariés a diminué. Le fait que dans la majorité des cas les capitaines informent les autorités compétentes des endommagements du balisage s'est avéré fort utile, car il permet aux services de balisage de réparer en temps utile les bouées endommagées. Au total 6 bouées lumineuses ont été avariées.

SECTEUR DES PORTES DE FER

a) Les signaux utilisés pour le balisage du chenal sont des signaux flottants ordinaires (en bois et en métal) qui sont placés et enlevés selon le tableau de balisage établi.

Tous les signaux flottants ont été enlevés pendant la débâcle, le 17 janvier 1960, et réinstallés à l'ouverture de la navigation, le 17 février 1960.

Les signaux côtiers lumineux (phares) sont installés et entretenus par les Etats riverains respectifs.

- b) Sur le secteur des Portes de Fer, des signaux flottants auxiliaires sont également utilisés.
- c) Par suite du fond rocheux du lit, la voie navigable ne subit pas d'importants changements naturels sur le secteur des Portes de Fer.
- d) L'entretien des bornes kilométriques relève de la compétence des Etats riverains respectifs.
- e) Il n'a pas été procédé à des essais d'application de nouvelles méthodes de balisage.
- f) Des cas d'endommagement et de déplacement d'espars par des convois ont été relevés sur le secteur ; ceci concerne notamment les espars No 4 du canal Sviniţa, Nos 4, 6 et 11 du canal Cozla, Nos 7 et 8 du canal Tachtalia et No 9 du canal Djevrin.

SECTEUR ROUMAIN

a) Balisage constant:

signaux côtiers	lumineux (phares)	58
	s lumineux (bouées)	
signaux flottant	s (bouées)	57

Signaux côtiers indiquant:

le lieu de mouillage	54
l'interdiction de mouillage	54
l'aire de virage	
le passage sous le pont	4
le passage sous le pont	3

En ce qui concerne la visibilité entre les signaux, permettant aux bateliers de naviguer d'un signal à l'autre, il faut noter que la distance moyenne entre eux est de 2,7 km. Sur quelques sections, la distance maxima entre les signaux lumineux est de 7 km.

b) Balisage provisoire, comprenant des signaux lumineux et simples, flottants et côtiers, installés à l'époque des basses-eaux à partir du 1er novembre 1959:

signaux côtiers lumineux (phares)	62
signaux flottants lumineux (bouées)	78
signaux flottants (bouées)	74

- c) Le chenal n'a pas subi de grands changements sur ce secteur.
- d) Le kilométrage n'a pas été modifié sur ce secteur.
- e) En ce qui concerne l'introduction de nouvelles techniques de balisage (réflecteurs passifs, matières phosporescentes, etc.), des travaux n'ont pas été exécutés dans ce sens du ler avril 1959 au 1er avril 1960. Après le 1er avril 1960 des essais ont été entrepris dans ce domaine.
- f) A cours de la période traitée, 22 signaux flottants ont été partiellement ou totalement endommagés par des bâtiments et des engins flottants.

SECTEUR BULGARE

a) Balisage constant:

signaux côtiers lumineux (phares)	29
signaux flottants lumineux (bouées)	46
signaux flottants (bouées)	33
indicateurs de mouillage	8
indicateurs de défense de mouillage	13

b) Balisage provisoire, comprenant des signaux lumineux et simples :

signaux flottants sin	ipies (seaces)	19
espars (placés en hiv	ver)	27

c) Au cours de la période traitée le chenal a subi des modifications sur les sections suivantes :

dans la région de l'île Kosui (km 420-450) dans la région de l'île Belene (km 560-568) dans la région de l'île Pavel (km 579-584) dans la région de l'île Cioara (km 585-591)

Au cours de la période traitée (du 1er avril 1959 au 1er avril 1960), 13 moyens de balisage, dont 11 bouées lumineuses et 2 bouées simples, ont été endommagés par des bâtiments.

SECTEUR SOVIÉTIQUE

Le secteur soviétique du Danube est balisé compte tenu de la forme des signaux prévus par le Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Sanube.

Etant donné la profondeur du lit et la présence de tronçons rectilignes de grande longueur, ce secteur est balisé essentiellement par des feux côtiers (phares).

En 1959, le balisage constant a commencé à fonctionner le 6 mars.

Pendant la période des glaces de l'hiver 1960, le balisage flottant a été enlevé pour une courte durée.

Les côtés du chenal sont balisés par des bouées; le côté droit, par des bouées noires munies de feux verts à éclats et le côté gauche, par des bouées rouges avec des feux rouges à éclats; la période totale des feux est de 3,0 sec. (0,5 sec. de lumière et 2,5 sec. d'occultation).

Les feux côtiers (phares) ont des corps métalliques ajourés. Au sommet du phare est installé un feu à éclats à rayonnement circulaire. Les feux des phares côtiers sont blancs, excepté ceux des phares installés sur les îles, qui ont des feux à éclats verts ou rouges, selon le côté sur lequel ils sont établis par rapport au courant; la période totale des feux est de 5,0 sec. (0,5 sec. de lumière et 4,5 sec. d'occultation).

Tous les feux côtiers (phares) sont placés en fonction de la configuration du lit et de manière à assurer leur visibilité réciproque. Une telle installation des signaux permet aux bateliers de naviguer d'un signal à l'autre, ce qui est fort important pour le choix du cours en navigation de nuit.

Tout le balisage, tant côtier que flottant, est constamment contrôlé; il fonctionne automatiquement, de jour et de nuit.

Des moyens de balisage flottants supplémentaires n'ont pas été établis au cours de la saison de navigation étant donné que sur ce secteur les variations saisonnières des niveaux n'exercent pas d'influence sensible sur les profondeurs du chenal.

Il faut noter que par suite de la stabilité du lit, les signaux flottants installés à l'ouverture de la saison de navigation fonctionnent à l'endroit où ils ont été placés jusqu'au moment de l'embâcle.

Le système de balisage appliqué sur le secteur soviétique du Danube et le nombre des signaux établis à l'ouverture de la saison de navigation de 1959 ont assuré aux bâtiments et aux convois une navigation sûre tant de jour que de nuit.

En vue d'améliorer davantage les conditions de navigation sur le secteur soviétique du Danube, on envisage d'augmenter le nombre des signaux lumineux balisant les limites de la rade du port de Réni et de placer un feu côtier (phare) dans la région du mille 53,7. En outre, un signal flottant lumineux, muni d'un réflecteur radar sera installé dans la région de la rade d'Ismaïl.

$III. \ TRAVAUX \ HYDROGRAPHIQUES, \ HYDROLOGIQUES \ ET \\ DRAGAGES \ HYDROGRAPHIQUES$

SECTEUR DE LA RFA

a) Sur la section Regensburg—frontière autrichienne, les niveaux du Danube sont enregistrés journellement à 27 stations hydrométriques, dont 11 sont munies de limnigraphes.

Les débits d'eau sont jaugés aux stations hydrométriques suivantes :

Station hydrométrique	Nombre de jaugeages
Schwabelweis (km 2376,15)	9
Pfelling (km 2305.53)	9
Pfelling (km 2305,53) Hofkirchen (km 2256,86)	7
Kreutelstein (km 2223,26)	1
	Total: 26

b) Sur les sections difficiles du fleuve, après l'exécution des dragages il a été procédé au mesurage des profondeurs. Dans la région du pont de Kreutelstein, des levés ont été effectués dans la passe navigable gauche après son déblaiement.

Service d'information

- a) La modification du balisage, les niveaux d'eau caractéristiques d'après les stations hydrométriques principales, les règles de route particulières résultant des travaux effectués sur le fleuve (travaux de régularisation), l'interdiction temporaire de la navigation et toute autre mesure de ce genre ayant trait à la navigation, sont communiqués aux entreprises de navigation au moyen d'avis aux bateliers.
- b) En ce qui concerne les prévisions des niveaux d'eau et des profondeurs sur les seuils, il faut noter que les seuils de ce secteur ont un caractère constant et que les profondeurs y correspondent toujours aux niveaux relevés aux stations hydrométriques. Les niveaux caractéristiques sont relevés aux principales stations hydrométriques suivantes:

Section	Station hydrométrique	Heures de relevés
Schwabelweis	Schwabelweis	7 h
Straubing	Straubing Deggendorf	7 h
Deggendorf	Deggendorf Hofkirchen	7 h et 16 h
Hofkirchen	Hofkirchen	7 h
Vilshofen	Hofkirchen Passau-Danube Passau-Inn	7 h

Les niveaux relevés à 7 heures aux stations hydrométriques Ingoldstadt, Regensburg, pont-rails de Regensburg, Schwabelweis, Deggendorf, Hofkirchen, Passau (Danube), Passau (Inn) sont transmis journellement, entre 9 h et 10 h, par Radio-Bavière, Münich.

Les informations sur les glaces sont communiquées aux entreprises de navigation dans les bulletins journaliers sur les phénomènes de glace, et les données sur les hauts niveaux, avec prévision pour le lendemain, dans les bulletins sur les hauts niveaux.

SECTEUR AUTRICHIEN

a) Entre le 1er avril 1959 et le 31 mars 1960, l'Administration Fédérale de Construction Fluviale a fait des levés du lit sur une longueur de 103 km.

Les stations hydrométriques suivantes mesurent les débits d'eau :

Engelhartszell (km 2201), Aschach (km 2161), Linz (km 2135), Au-Schwarzholz (km 2107), Ybbs (km 2059), Stein (km 2003), Nussdorf (km 2034), Deutsch-Altenburg (km 1987), Theben (km 1880).

b) Sur tout le secteur autrichien du Danube les profondeurs sont relevées une fois par mois.

Service d'information

Les modifications survenues dans le balisage sont communiquées aux sociétés de navigation intéressées par des Avis aux bateliers.

Les niveaux d'eau relevés journellement à 7 heures par les stations hydrométriques principales situées sur le Danube, entre Passau et Bratislava, et sur ses principaux affluents, ainsi que les informations sur les glaces sont communiqués radiophoniquement par les sections hydrographiques correspondantes.

A l'époque des basses-eaux, les sections hydrographiques compétentes communiquent les profondeurs relevées sur les seuils défavorables à la navigation.

Sur le secteur autrichien du Danube, les sections sur lesquelles les profondeurs sont inférieures à 21 dm sont les suivantes :

Engelhartszell—Aschach (km 2203—2160)
Aschacher Kachlet (km 2160—2157)
Brandstatt—Linz (km 2157—2126)
Linz—Grein (km 2126—2079)
Sarling (km 2060—2054)
Ybbs—Pöchlarn (km 2060—2045) (sans Sarling)
Pöchlarn—Krems (km 2045—1998)
Krems—Zwentendorf (km 1998—1972)
Zwentendorf—Vienne (km 1972—1914)
Vienne—Wolfstahl (frontière d'Etat) (km 1914—1872,7)

Après le mesurage des profondeurs, des «nouvelles normes» ont été introduites pour la section Aschacher Kachlet (cote de +78 cm d'après la station hydrométrique Aschach Agentie) et pour la section de Sarling (-20 cm d'après la station hydrométrique Ybbs).

Les prévisions de niveau d'eau pour le lendemain à Linz et à Vienne-Reichsbrücke sont transmises radiophoniquement par les sections hydrographiques compétentes en même temps que les informations sur les niveaux d'eau.

SECTEUR TCHÉCOSLOVAQE

- a) En septembre et novembre 1959, a été exécuté le lever hydrographique du lit entre les km 1790—1708. En mai 1960, il a été procédé au mesurage de la section entre les km 1880—1850. En février—juillet 1959 ont été relevés les profils du lit majeur afin de déterminer les modifications subies par le lit entre les km 1852—1793.
- b) Des travaux de régularisation et d'approfondissement du lit ont été exécutés, en 1959, entre les km 1806-1801 et, en 1960, au km 1813.

L'Institut Hydrométéorologique et l'Institut de Recherches de l'Administration des Eaux ont mesuré la vitesse du courant.

Service d'information

- a) Les prévisions des niveaux aux postes Bratislava—Komárno et Šturovo ont été transmises par Radio-Bratislava à 12 h les jours ouvrable et à 12 h 45 les dimanches et les jours fériés, en slovaque, en russe et en français.
- b) Les niveaux d'eau d'après les stations Devín, Bratislava, Rusovce, Gabčikovo, Komárno et Šturovo ont été également transmis par radio journellement, aux heures sus-indiquées. En outre, les niveaux d'eau relevés à Bratislava, Rusovce et Komárno sont communiqués télégraphiquement à Hydro-Vienne, Vízrajz-Budapest, Vizig-Győr, Hydrometeor-Belgrade, Hydro-Roussé, Hydrobuc-Bucarest.

- c) Les données des stations Moravský Ján, Žilina-Strážov, Sered, Nitrianská Streda, Nová Bana, Ipelský Sokolec, Michalovce, Horovce, Streda nad Bodrogom, Čoltovo, Rimavska Sobota et Kysak transmettent également leurs données à Vízrajz-Budapest par télégramme.
- d) Le service synoptique de l'Institut Hydrométéorologique envoie au Service Hydrométéorologique de l'URSS, à Moscou, les données sur les niveaux d'eau à Bratislava.
- e) L'Administration de la Navigation de Bratislava communique les niveaux d'eau sur le secteur tchécoslovaque du Danube aux bâtiments, tandis que l'Institut Hydrométéorologique les transmet par radio, aux heures mentionnées plus haut, ainsi que par télégramme à Vizig-Győr et à toutes les institutions indiquées au point b).
- f) Les informations sur les phénomènes de glace sont communiquées avec les données sur les niveaux d'eau.

SECTEURS TCHÉCOSLOVACO-HONGROIS ET HONGROIS

km 1850-1708

a) Afin de vérifier exactement les formations du lit et d'enregistrer les bas niveaux d'automne (du 1er octobre au 26 novembre 1959) des mesurages de profondeur ont été exécutés sur la section Rajka—Gönyü (km 1850—1790), qui ont servi à l'établissement du levé du plan du lit.

A la même époque, l'Administration des Eaux a exécuté les levés de profil du lit aux km 1860—1791 et, plus tard, les levés du profil de la vallée entre les km 1832—1822.

Afin d'étudier l'atterrissement des bras secondaires, phénomène étroitement lié à la formation d'un lit unique, des levés de profil en travers ont été exécutés tous les 150 m sur la section des km 1816—1809 et dans le bras de Bagomer. Ces mesurages seront répétés annuellement.

Le mesurage des débits d'eau a été effectué dans la deuxième moitié de 1959 sur 22 alignements de la section des km 1832—1822.

b) En 1958, la digue longitudinale de Bagomer a eu une brèche entre les km 1814—1813. Ceci provoqua la formation d'un seuil défavorable à la navigation qui s'est maintenu dans le premier trimestre de 1959. Après la fermeture de la brèche, le chenal s'est rapidement amélioré. En vue de la vérification du lit et du chenal entre les km 1815—1812 des mesurages de profondeur ont été exécutés les 8 et 9 avril 1959 et répétés les 4 et 5 mai 1959.

km 1708-1550

a) En 1959, l'Institut de Recherches Scientifiques Hydrauliques a mesuré les profondeurs sur la section en amont de Budapest (km 1708—1654). Au courant de l'année l'Institut a effectué des mesurages de la vitesse du courant et du débit solide aux endroits suivants :

Nombre de me	esurages
de la vitesse du courant	du débit solide
1	92
	91
1	92
2	184
2	184
1	92
1	92
5	
64	47
	de la vitesse du courant 1 1 2 2 1 1 1 5

b) Les mesurages sur les seuils sont effectués en fonction des niveaux d'eau.

km 1560-1433

- a) Au cours de la période traitée, des mesurages du lit ont été effectués sur une longueur de 13 km sur la section Mohács-frontière d'Etat.
- b) Les levés du lit dans la courbe de Sárospart (km 1475-1470) ont été effectués à maintes reprises pour étudier les modifications survenues.

Service d'information

Les modifications de balisage sont communiquées à toutes les entreprises de navigation danubiennes par des Avis aux bateliers. Les données sur les modifications du chenal et du régime des seuils du Danube, communiquées à l'Institut de Recherches Scientifiques Hydrauliques (V.T.K.I.) sont publiées journellement par ce dernier. En cas d'urgence, les ports de Komárom et de Bratislava sont informés par téléphone afin qu'ils puissent communiquer les données supplémentaires sur les modifications du chenal ou du balisage aux bâtiments devant traverser les sections difficiles situées entre Bratislava et Gönyü. En cas de circonstances imprévues ou d'événements inattendus, la transmission des informations aux bateliers est assurée par un service disposant de canots à moteur.

Les gabarits effectifs (profondeur, largeur et longueur) relevés sur les seuils sont communiqués par télégramme à l'Institut de Recherches Scientifiques Hydrauliques et à la capitainerie du port de Bratislava. Les cartes hydrographiques publiées journellement et les tableaux installés aux endroits les plus importants du point de vue de la navigation donnent aux intéressés les informations sur la situation des seuils du Danube.

Les niveaux d'eau sont relevés deux fois par jour (à 6 heures et à 18 heures). Toutes ces données sont transmises journellement, jusqu'à 9 heures, par téléphone ou par télé-imprimeur à l'Institut de Recherches Scientifigues Hydrauliques.

En dehors de la publication des cartes hydrographiques, l'Institut

communique également, par radio, les variations des niveaux d'eau.

En ce qui concerne les prévisions des niveaux d'eau, celles-ci sont fondées, pour ce secteur, sur les prévisions transmises de Vienne.

On n'établit pas de prévisions des niveaux d'eau sur les seuils.

SECTEUR YOUGOSLAVE

a) En vue de l'élaboration des projets d'amélioration des conditions de navigabilité, il a été procédé aux levés des plans et à l'étude des secteurs difficiles du Danube, à savoir :

Slankamen (km 1222,5-1206)

Coupure de Mohovo (km 1314-1308)

Bras Čifutska (km 1399-1393)

Afin d'évaluer les effets des travaux de régularisation en voie d'exécution, il a été procédé aux levés des profils d'évidence sur les secteurs suivants:

Brza-Vrba (km 1105-1094) Ram-Dubovac (km 1086-1076)

Service d'information

Le service d'information transmet les données suivantes par Radio-Beograd et au moyen d'Avis aux bateliers:

- hauteur du niveau d'eau

- données sur les seuils, la profondeur et la largeur de la voie navi-

- restrictions imposées à la navigation - modifications apportées au balisage

- données au sujet de l'apparition, du mouvement et de la quantité des glaces

- tendances des niveaux et leur prévision à courte échéance.

SECTEUR DES PORTES DE FER

Service d'information

- a) Les modifications de profondeur sur les seuils n'ont pas été communiquées.
 - b) Sur le secteur des Portes de Fer la glace

- est apparue le 17 janvier 1960 au km 1042, - s'est arrêtée le 21 janvier 1960 à Kazane, formant un embâcle entre les km 968 et 981.

s'est mise en mouvement pour disparaître le 14 février 1960.

SECTEUR ROUMAIN

a) Sur les secteurs difficiles du Danube il a été procédé aux levés du plan du lit des sections suivantes :

Sections difficiles	km	Date de l'exécution des travaux	Echelle des plans
1. Prahovo	864,6 -857	11/59	1:5000
2. Desa—Pietrișul	763,2—758,9	8/59	1:5000
3. Corabia	625 - 634	4/59	1:5000
4. Celeiu	628 - 632	10/59	1:5000
5. Giurgiu (pont)	488 - 490	3/59	1:5000
6. Caragheorghe	342 - 347	4/59	1:5000
7. Canal de Sulina	mille 0-	المسالم المراثين المراث	100
	mille 73	8/59	1:2000
8. Bras de St. Georges	0 - 108	8/59	1:5000

Les travaux de détermination des débits d'eau sont en cours.

b) Des sondages sont exécutés périodiquement (4 fois par mois sur les seuils). Au total 48 sondages ont été effectués annuellement sur chacun des seuils connus au cours des vingt dernières années.

Service d'information

Les informations sur la modification du balisage et sur les profondeurs effectives sur les seuils, etc. sont communiquées par la section Carte hydrographique du Ministère des Transports, qui publie des avis aux bateliers et un bulletin hydrométéorologique quotidien pour le Danube.

Avec l'apparition des profondeurs inférieures à 25 dm, Radio-Bucarest transmet également des avis aux bateliers.

Les prévisions à courte échéance des niveaux d'eau (2 jours) et les profondeurs sur les seuils d'après les stations hydrométriques principales sont journellement transmises par radio et publiées dans le bulletin hydrométéorologique du Danube. Ces données se rapportent aux stations hydrométriques Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Cernavoda et Brăila; elles sont établies en roumain, en russe et en français.

Des prévisions à longue échéance (30 jours) pour les trois stations hydrométriques principales, Calafat, Giurgiu et Cernavoda, paraissent mensuellement dans le bulletin hydrologique.

Pour informer les organes intéressés de tous les pays danubiens, il est procédé à un échange quotidien, par télégramme, des données sur les niveaux d'eau, l'état des glaces, la température de l'eau et la profondeur sur les seuils du Danube.

Par ailleurs, le poste de radio de la NAVROM transmet journellement les cotes des niveaux d'eau dans les ports roumains du Danube.

En 1956, a été fondée la Commission Roumaino—Bulgare pour le secteur commun du Danube, qui s'occupe des questions de l'amélioration

30*

et de l'entretien du chenal sur le secteur Timok-Silistra, de la modernisation du balisage et de la mise en pratique des nouvelles techniques de signalisation. Cette Commission se réunit une fois par an.

SECTEUR BULGARE

a) Des travaux hydrographiques de levé du plan du lit ont été exécutés sur les sections suivantes :

Cioara (km 585—590) Goliama Berzina (km 570—574) Belene—Liuta (km 560—568) Brichlian (km 450—453) Kosui (km 423—425)

Ce levé des profils effectué tous les 100 m englobe les régions où le chenal subit en général des modifications. Le levé a été établi à une échelle de 1:5000.

b) Afin d'étudier les possibilités d'améliorer davantage les conditions de navigation sur le secteur bulgare du Danube, il est procédé journellement aux relevés des niveaux d'eau, des températures de l'eau, à l'observation des phénomènes de glace et de la nébulosité. Tous ces travaux se font aux stations hydrométriques Silistra, Tutrakan, Roussé, Svistov, Nikopol, Somovit, Baïkal, Vadim, Oriahovo, Koslodui, Tzibar, Lom, Artchar, Vidim et Novo Selo. En outre, 5 de ces stations (Novo Selo, Lom, Svistov, Roussé et Silistra) jaugent systématiquement les débits d'eau.

Le jaugeage des alluvions en suspension est régulièrement exécuté par la station hydrométrique Lom qui observe journellement la turbidité de l'eau. Afin d'établir la répartition des débits dans les bras principaux et secondaires, il a été procédé au jaugeage des débits d'eau auprès des différents niveaux dans les régions suivantes : Cioara, Belene-Liuta, bras droit dans la région du port Svistov, Michka, Brichlian et Kosui.

Au cours de la période traitée, sur le secteur bulgare (km 845-375) les profondeurs ont été relevées sur l'axe du chenal par écho-sonde pour l'établissement du profil en long du secteur.

c) L'étude de la vitesse du courant a été poursuivie. La vitesse du courant a été mesurée sur l'axe du chenal à une profondeur de 2 m mesurée à partir du plan d'eau.

Service d'information

L'information des bateliers est organisée comme suit: le bulletin hydrométéorologique publie journellement les données sur les niveaux relevés aux stations principales du Danube, les prévisions des niveaux pour une durée de 5 jours, les prévisions du temps sur le secteur bulgare, les profondeurs minima sur les seuils, etc.

Le bulletin du balisage paraît une fois par semaine.

Radio-Sofia transmet journellement, à 15 heures, en bulgare, russe et français, le bulletin sur les niveaux d'eau et leurs variations. En hiver, ce

bulletin comprend également des données sur l'état des glaces et, en période de basses-eaux, sur les profondeurs sur les seuils quand celles-ci sont inférieures à 30 dm.

En outre, en 1959, la Bulgarie a publié un ouvrage de référence hydrologique du Danube (km 845-375). Cet ouvrage comprend les niveaux caractéristiques pour une période de 30 ans et les débits caractéristiques pour une période de 20 ans, ainsi que d'autres données nécessaires aux bateliers.

SECTEUR SOVIÉTIQUE

Vu la stabilité du secteur, il n'a pas été procédé à des travaux hydrologiques de levé intégral du plan du lit. Toutefois, pour contrôler la position du chenal, des travaux de sondage ont été effectués sur certaines sections du fleuve au cours de la saison de navigation.

Service d'information

Les capitaines des ports informent les bateliers sur la mise en service des moyens de balisage à l'ouverture et sur la cessation de leur fonctionnement à la clôture de la saison de navigation, ainsi que sur toutes les modifications et toutes les avaries subies par le balisage, au moyen d'avis nautiques publiés spécialement à cet effet.

Les données sur les niveaux d'eau journaliers d'après les stations hydrométriques principales du Danube, sont transmises par radio selon l'horaire des émissions des Etats danubiens. En outre, le Bureau Hydrométéorologique d'Ismaïl publie et diffuse aux capitaines de bâtiments, par l'intermédiaire des capitaineries des ports soviétiques, des bulletins hydrologiques et hydrométéorologiques, contenant les données sur les niveaux d'eau d'après les principales stations hydrométriques du Danube, les profondeurs minima, les phénomènes de glace existants et prévus, ainsi que des prévisions météorologiques pour deux jours et un aperçu météorologique pour les dernières 24 heures.

TABLEAU DES GABARITS DU CHENAL ET DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS SITUÉS SUR LE DANUBE, RELEVÉS AU COURS DE LA PÉRIODE DU 1er AVRIL 1959 AU 1er AVRIL 1960

		Ga	Gabarits du chenal	henal			Ga	Gabarits des passes	s passes		
	Rec	Recommandés		Relevés au cours de l'année	cours d	e l'année	Recommandés	ndés	Actuels	els	
Pays et Administrations Fluviales	Profondeur en m et en pieds	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Rayon de Profondeur courbure en m et en en m	Lar- geur en m	Rayon de cour- bure en m	Largeur en m	Hau- teur en m	Largeur en m	Hau- teur en m	Dénomination des ponts
République Fédérale d'Allemagne		3 11		1,6	40		Devín—confluent de la Drava	nflu ent rava	41	4,89	Donaudorf
Autriche				1,5	20	350			80	6,43	Floridsdor
Tchécoslovaquie	2-2,5	120 150	750	1,6	40	300	80—100	9,5	93	6,94	Medvedov
Hongric	2—2,5	150 180	750 1000	c1	70	800	80—100 9,5 Confluent de la Drava—Sulina	9,5 de la Sulina	96	10,02	Margithíd Baja
Yougoslavic	2-2,5	150 180	750	2,3	100		120—150	9,5	90	5,68	Novi Sad I Novi Sad II
Roumanie	2-2,5	150	750	2	100	1000	150	9,5	190	38,1	Cernavoda
Bulgarie	24 pieds 2—2,5	180 150 180	1000 750 1000	2,2	100	1000	150	9,5	150	13,78	Giurgiu- Roussé
Union Soviétique	24 pieds	150	750	19 pieds	300	0006			1		
Administration Flu- vialedes Portes de Fer				1,4	09	Auprestation	Auprès du "0" de la station hydrométrique Drencova	de la trique l	Orencov 	_ ~ _	
Administration Flu-viale du Bas Danube	24 pieds	132 1 10		19 pieds	300	1000					

Dix-neuvième session

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 1er janvier 1961

II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article IV article V	
pour 1960 Solde du budget au 1/I. 1960 Versements au compte des annuités pour 1961 Autres revenus a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget particle II article III article III article IV article V	
pour 1960 Solde du budget au 1/I. 1960 Versements au compte des annuités pour 1961 Autres revenus a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget pe article II article III article III article III article IV article V	
Versements au compte des annuités pour 1961 Autres revenus a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget pe article II article III article III article IV article V	
Versements au compte des annuités pour 1961 Autres revenus a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget pe article II article III article III article IV article V	
Autres revenus a) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget particle II article III article III article IV article V	
A) Paiements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget particle II article III article III article III article IV article V	7.826
biens de la Commission b) Intérêts des comptes en banques c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article III article IV article V	7.826
II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget particle III article III article IV article V	7.826
II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget particle II article III article III article IV article V	18.55 35.278 otal 4.555.168 our 1960 2,264.088
de la Commission du Danube d) Autres recettes II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article III article IV article V	35.278 otal 4.555.168 our 1960 2,264.088
II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article III article IV article V	35.278 otal 4.555.168 our 1960 2,264.088
II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article IV article V	otal 4.555.165 our 1960 2,264.085
II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article IV article V	our 1960 2,264.085
II. DEPENSES Montant des dépenses suivant les articles du budget per article II article III article IV article V	our 1960 2,264.085
article VI article VII article VIII article IX article IX article X article XI article XI	325.974 273.486 79.523 14.898 280.487 9.589 84.823
Total	
olde du budget au 1er janvier 1961	481.723
a) Disponibilités en caisse b) Disponibilités en banques c) Magasin	29.137 434.692 17.894 otal 4.555,165

e s			For	ints	
Articles	Titre	Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponibles	Excédent de dépenses
	APPOINTEMENTS				
	 Traitements a) Primes linguisti- 	1,916.000	1,896.690	19.310	
	quesb) Cours de langues	186.600	150.439 7.380	28.781	8
	3. Primes pour ancienneté de service4. Allocations pour	92.200	112.801		20.601
	enfants	105.200	96.775	8.425	
		2,300.000	2,264.085	35.915	
I.	CHARGES SOCIALES				
	Assurances sociales	29.000	35.695		6.695
II.	FRAIS D'ADMINIS- TRATION				
ĺ	1. Fournitures de bureau			k [†]	
	et de dessin technique 2. Imprimés	15.000 6.000	14.862 2.746	138 3.254	
	3. Frais de poste, télé- gramme et téléphone	60.000	64.478	_	4.478
	4. Loyer des immeubles	241.000	263.411		22.411
	5. Chauffage	96.000	92.726	3.274	
	6. Electricité et gaz	18.000	19.726		1.726
	7. Entretien des immeubles	15.000	15.123		123
	8. Réparation dans les immeubles	90.000	73.330	16.670	
	9. Réparation des objets d'inventaire10. Acquisition d'objets	40.000	32.294	7.706	
	d'inventaire de petite	10.000	10.564	_	564

e ss			Forin	ts	
Articles	Titre	Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponibles	Excédent de dépenses
	11. Entretien et réparation des automobiles 12. Assurance des biens	86.000 8.000	91.373 4.316	 3.684	5.373
		685.000	684.949	51	
IV.	MISSIONS ET DEPLA- CEMENTS DES FONC- TIONNAIRES				
F.	Missions 1. Frais de voyage 2. Allocations journa-	20.600	26.583	_	5.983
31	lières	$35.700 \\ 22.500$	36.591 7.888	14.612	891
	Déplacements 4. Paiement de subsides et de congés 5. Frais de voyage 6. Allocations journalières	257.800 62.400 6.000	199.283 19.153 2.361	58.517 43.247 3.639	
	Congés 7. Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	50.000	34.115	15.885	1 eV
	ound on our go	455.000	325.974	129.026	
v.	EDITION DES PUBLI- CATIONS DE LA COM- MISSION	500.000	273.486	226.514	
VI.	DEROULEMENT ET SERVICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION	80.000	79 523	477	

es			Fori	nts	
Articles	Titre	Sommes nllouées	Montant des dépenses	Crédits disponibles	Excédent de dépenses
VII.	ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES	15.000	14.898	102	
VIII.	ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVEN- TAIRE ET DE MOYENS DE TRANS- PORT	253.000	280.487	TIV.	27.487
		distant?		inv iju čer	
IX.	ACHAT DE VETE- MENTS DE TRAVAIL	10.000	9.589	411	
X.	SERVICE MEDICAL 1. Cotisations 2. Paiement de subsides pour traitement	18.000	15.799	2.201	
	médical	80.000	69.024	10.976	
		98.000	84.823	13.177	
XI.	FRAIS DE REPRE- SENTATION, PRI- MES ET IMPREVUS	14.000	13.970	30	
		11.000			
XII.	FONDS CULTUREL	6.000	5.963	37	
	TOTAL	4,445.000	4,073.442	371.558	

ACTIF		BILAN au 1er janvier 1961 en forints		au doc. CD/SES 19/10 PASSIF	D/SES 19/10 P A S S I F
I. Caisse II. Banques: 1. Caisse d'Epargne	132.505. —	29.137.04	 I. Versements des Etats danubiens au compte des annuités pour 1961 II. Solde transitoire au 1, I, 1961 		55.836.82
2. Banque Nationale de Hongrie. "cl. dol. "34.24 = 3.923.73 marks RFA 734.84 = 2.657.44 3. Banque d'Etat Tchécoslovaque, Prague, dollars 1.67 = 1.67 =	241,404,25		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 XVIII esession	4.298.000.— 118.022.31 83.306.14	
4. Banque Nationale de la RPF de Yougoslavie, Belgrade cl. dollars 2.875.43	60.762.41	434.691.98	ıées en	4.499.328.45	425.885.70
III. Magasin		17.893.56			481.722.58

Le Directeur de l'appareil de la Commission du Danube Signé: M. RUSU

Le Chef comptable Signé: A. VRBA

Le 31 décembre 1960.

NOTE EXPLICATIVE

au Rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1960

Le Rapport sur l'exécution du budget pour 1960 est soumis à la pré-

sente 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 XVIIIème session de la Commission du Danube dans un montant de 4,445.000 forints pour son chapitre des recettes et autant pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 18/34).

Chapitre des recettes du budget (en forints)

Conformément à la décision de la XVIIIème session, le chapitre des recettes était fondé sur :

I. Les versements des Etats danubiens mem- bres de la Commission:	
Autriche	
Bulgarie 614.000	
Hongrie	
Roumanie	
Tchécoslovaquie	
Union Soviétique	
Yougoslavie	4,298.000
II. Le solde transitoire des ressources non-utili- sées du budget pour 1959	118.000
III. Les autres recettes prévues : versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission, intérêts des comp- tes en banques, recettes provenant de la vente de publications de la Commission et autres	29.000
	4,445.000
10tal	4,440.000

Effectivement, le chapitre des recettes d s'est présenté comme suit :	u budget pour 1960
I. Annuités des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, versées conformement à la décision de la XVIIIème session	<u>é</u> _
II. Solde des ressources non-utilisées du budge pour 1959	et118.022
III. Versements des Etats danubiens membre de la Commission en sus des annuités portés au compte des annuités pour 1961 Autriche Bulgarie Hongrie Roumanie Tchécoslovaquie Union Soviétique Yougoslavie IV. Autres recettes: Versements des fonctionnaires pour l'emple des biens de la Commission Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube Recettes provenant de la vente d'obje d'inventaire de la Commission Intérêts des comptes en banques Total	et : 5.864 . 6.732
Chapitre des dépenses du budge	t
(en forints)	
Montant des dépenses prévues pour 1960 Montant constitué par le solde du budget pour 196 surplus de recettes à l'article «Autres recettes»	60 et par le 54.328
Montant des dépenses effectives en 1960	4,499.328 4,073.442
Solde transitoire du budget pour 1961	
Par articles, le solde du budget se présente com	
	Crédits Excédents
dis	sponibles de dépenses
I. Appointements	. 35.915 — . — 6.695

III.	Frais d'administration	51	
	Frais des missions	129.026	
V.	Edition des publications de la Commission	226.514	_
VI.	Service et déroulement des sessions	477	_
VII.	Achat de livres et de périodiques	102	
VIII.	Achat d'objets d'inventaire	<u> </u>	27.487
IX.	Achat de vêtements de travail		
	Service médical	13.177	_
IX.	Frais de représentation	30	-
XII.	Fonds culturel	37	_
	Autres recettes	54.328	-
	The suggestion of the suggesti	460.068	34.182
	Total du solde transitoire		425.886

Un montant de 200.000 forints devrait être prélevé sur le solde transitoire pour augmenter la somme prévue à l'art. V du projet du budget pour 1961, étant donné que l'imprimerie, qui n'a pas été en mesure de livrer à temps les ouvrages commandés par la Commission du Danube en 1960, n'a pas encore présenté ses factures.

Par ailleurs, il faudrait également prélever 25.000 forints sur le solde transitoire pour augmenter la somme prévue à l'article III/4 (Loyer des immeubles) du projet du budget pour 1961, car l'appareil a été informé qu'en automne 1961 le Bureau de Service du Corps Diplomatique pourra probablement mettre à la disposition des fonctionnaires de la Commission du Danube des nouveaux appartements modernes, plusieurs d'entre eux n'ayant pas encore de logements adéquats. Les loyers de ces nouveaux appartements, qui sont sensiblement supérieurs aux loyers actuels, nécessitent l'augmentation de la somme prévue à ce poste.

Ces augmentations ne donneraient pas suite à une élévation des annuités des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, le solde transitoire pour 1961 étant de 425.886 forints.

Dépenses par articles

Art. I - Appointements

Les appointements ont été versés aux fonctionnaires de l'appareil de la Commission en forints, conformément aux appointements approuvés par la Xème session et aux suppléments établis par le Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission.

En outre, les frais des cours de langue pour les fonctionnaires, s'élevant à 7.380 forints, ont été réglés à cet article.

Les appointements des employés non-inscrits au tableau du personnel ont été augmentés à partir du 1er avril 1960 conformément à la législation locale. Les nouveaux appointements ont été approuvés par le Président et le Secrétaire de la Commission du Danube.

Un excédent de dépenses de 20.601 forints se présente au poste «Primes pour ancienneté de service», étant donné que la mutation des fonctionnaires s'est échelonnée sur une période plus longue que présumée et que certains fonctionnaires n'ont pas été changés. Néanmoins, il se présente à l'art. I une économie totale de 35.915 forints.

Art II. - Charges sociales

En connexion avec l'augmentation, à partir du 1er avril 1960, des appointements des employés non inscrits au tableau du personnel il y a eu une augmentation du montant versé pour les assurances sociales, résultant en un dépassement de crédits de 6.695 forints à cet article.

Art. III - Frais d'administration

La plupart des sommes approuvées aux postes de cet article ont été dépensées.

Les soldes aux divers postes de l'article (Réparation des immeubles, Réparation des objets d'inventaire, Imprimés, Chauffage, Assurance des biens) proviennent des dépenses effectuées rationnellement par l'appareil.

Des dépassements de crédits se présentent aux postes suivants :

a) « Frais de poste, télégramme et téléphone » 4.478 Ft

Cette somme résulte de l'entrée de la République d'Autriche à la Commission du Danube.

b) « Loyer des immeubles » 22.411 Ft

Ce dépassement de crédits résulte de ce que les loyers des nouveaux logements sont sensiblement plus élevés que ceux envisagés et qu'à partir du 1er avril 1960 les frais de location des garages ont été augmentés.

Cet excédent de dépenses résulte essentiellement de la grande consommation d'électricité avant et durant la session et les réunions d'experts par suite des heures supplémentaires effectuées le soir et même la nuit. D'autre part, depuis juillet 1960, fonctionne une ronéo électrique.

d) « Entretien et réparation des autos » 5.373 Ft

Cette somme résulte de l'usure des moyens de transport, nécessitant de nombreuses réparations. L'emploi des anciennes autos est fort désavantageuse du point de vue économique et il serait urgent d'en acheter deux nouvelles. Il est à noter que les autos de la Commission du Danube ont subi 44 réparations plus ou moins importantes qui ont coûté au total 35.141 forints. Seule la voiture N° DT 18-01 a dû être réparée 25 fois pour une somme de 14.838 forints; les 10 réparations de la voiture DS 18-03 ont coûté 13.842 forints. Ceci indique qu'il n'est plus économique d'utiliser ces voitures et ainsi le projet du budget pour 1961 prévoit l'achat de deux nouvelles autos.

Le coût des réparations des autres autos se répartit comme suit :

DT 18-02	3.008	Ft	
DT 18-04	2.213	Ft	
(cette voiture a déjà été vendue)			
DT 18-06	3.455	Ft	

Les autres dépenses à ce poste ont été effectuées pour l'achat d'essence, de lubrifiants, etc.

Néanmoins, dans l'ensemble, il n'y a pas de dépassement de crédits à cet article.

Art. IV - Missions et déplacements des fonctionnaires

A cet article, des soldes se présentent aux postes suivants :

- a) Frais de logement (missions) 14.612 Ft

Des dépassements de crédits se présentent au poste «Missions»:

 a) Frais de voyage
 5.983 Ft

 b) Allocations journalières
 891 Ft

 Total
 6.874 Ft

Le solde total à cet article est de 129.026 Ft

Le solde résulte de ce que tous les fonctionnaires de l'appareil de la Commission n'ont pas été remplacés au cours de l'année.

Art. V — Edition des publications de la Commission

Vu que les travaux d'imprimerie n'ont pas été exécutés à temps et que les factures n'ont pas été présentées, les frais d'imprimerie n'ont pas été payés pour les ouvrages suivants :

- 1. Procès-verbaux de la XVIIIème session
- 2. Annuaire hydrologique pour 1959
- 3. Stations de signalisation sur le Danube
- 4. Recueil des lois en vigueur sur le Danube en matière de navigation
- 5. Bulletin statistique de la Commission du Danube.

Une somme de 200.000 forints environ devrait être transférée au budget de 1961 pour le règlement des frais d'édition afférant à l'année 1960.

Art. VI - Service et déroulement des sessions

Le montant de 79.523 forints a été dépensé pour le déroulement de la XVIIIème session et de trois réunions de groupe d'experts.

En connexion avec le déroulement de la session jubilaire (Xème anniversaire) de la Commission du Danube, il a été payé à cet article la location de la salle à l'Académie des Sciences de Hongrie, l'installation des appareils pour la traduction simultanée et les frais de deux réceptions données à l'occasion de ladite session, ce qui a nécessité des dépenses plus grandes que lors des sessions ordinaires. Toutefois, il n'y a pas d'excédent de dépenses à cet article.

Art. VII - Achat de livres et de publications périodiques

La somme de 14.898 forints a été dépensée pour l'achat de périodiques et de livres techniques.

Art. VIII - Achat d'objets d'inventaire et de moyens de transport

Par suite du changement de fonctionnaires et de l'arrivée de nouveaux fonctionnaires autrichiens il a été nécessaire d'acheter divers objets pour l'aménagement de 8 logements. En outre, il a été acheté une voiture pour le prix de 53.000 forints ainsi qu'une ronéo électrique, une machine à écrire etc.

Art. IX - Achat de vêtements de travail

Selon les prescriptions de la législation locale, des vêtements de travail pour les employés non inscrits au tableau du personnel ont été achetés pour un montant de 9.589 forints.

Art. X - Service médical

- 1. La somme versée à ce poste en vertu de l'accord conclu avec les autorités compétentes hongroises (50 forints par mois et par fonctionnaire pour les soins médicaux donnés à l'hôpital aux fonctionnaires de l'appareil et aux membres de leurs familles) s'élève à 15.799 forints.
- 2. Deux semaines de traitement de base ont été versés à ce poste aux fonctionnaires partant en congé ou en cas de naissance survenue à leur foyer; la somme dépensée s'élève à 69.024 forints.

Art. XI - Frais de représentation, primes et imprévus

Les dépenses à cet article s'élèvent à 13.970 forints.

Art. XII. - Fonds culturel

Il a été dépensé à cet article 5.963 forints.

Le budget approuvé correspondait aux dépenses effectives de la Commission du Danube et à son plan de travail pour 1960.

Dix-neuvième session

RECOMMANDATIONS

POUR L'UNIFICATION DES REGLES DOUANIERES SUR LE DANUBE

LA COMMISSION DU DANUBE,

CONSIDERANT que la navigation sur le Danube peut être facilitée et accélérée par l'unification et la simplification des règles douanières appliquées sur le Danube et,

TENANT COMPTE des articles 8/g et 26 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948,

A ADOPTE à sa XIXème session, tenue à Budapest, par Décision en date du 26 janvier 1961, les «Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube».

Dans l'établissement de leurs règlements relatifs à la surveillance douanière sur le Danube, les Etats danubiens tiendront compte desdites Becommandations.

GENERALITES

Article premier

La surveillance douanière sur le Danube est exercée par les organes douaniers des Etats danubiens sur leur secteur de fleuve respectif.

Article 2

Pour l'application des présentes Recommandations, le terme «bâtiment» comprend les bateaux avec ou sans moyen de propulsion mécanique, les engins flottants, ainsi que les bâtiments entrant dans la catégorie des «petites embarcations», y compris les barques et les canots de sport, ainsi que les radeaux et les navires.

Article 3

Les bâtiments, ainsi que les marchandises, les passagers et les bagages qu'ils transportent, naviguant sur une section du Danube formant frontière entre deux Etats, sont exempts de toutes formalités douanières au cas où ils n'entrent pas en contact avec la rive.

Article 4

- 1. Les autorités douanières surveillent en permanence l'arrivée des bâtiments et effectuent leur réception et visite de jour et de nuit, dans l'ordre de leur arrivée.
 - 2. Les bâtiments à passagers sont reçus et visités hors tour.
- 3. Sur demande du capitaine ou de la personne qui le remplace, les formalités douanières pour les bâtiments transportant des marchandises périssables s'effectuent hors tour, toutefois, après celles des bâtiments à passagers.

Article 5

En cas de nécessité, les contrôles vétérinaire et phytosanitaire sont effectués en même temps que la visite douanière.

Article 6

- 1. Les bâtiments étrangers peuvent, sous contrôle douanier, s'approvisionner dans les ports en les quantités nécessaires de combustibles et de vivres sans payer de droits de douane et sans devoir être munis de permis d'exportation.
- 2. Sont exempts de droits de douane et de permis d'importation et d'exportation :
- a) les bâtiments et leur équipement habituel, de même que les pièces de rechange et les installations se trouvant à bord, s'il est à prévoir qu'il ne s'agit pas de leur importation ou de leur exportation permanente;
- b) les combustibles et les lubrifiants à bord des bâtiments visés sous lit. a) dans la quantité correspondant aux nécessités du transport effectué;
- c) le gréement et les pièces de rechange sortis ou entrés dans le pays aux fins de réparation d'un bâtiment de tout Etat, qui a subi des dommages sur le secteur du Danube d'un Etat danubien;
- d) les vivres, les médicaments et tous les objets personnels appartenant à l'équipage et aux membres de leurs familles se trouvant également à bord.
- 3. Tout membre de l'équipage est autorisé de s'acquérir dans les limites de son salaire dans la monnaie de l'Etat où se trouve le bâtiment et de faire sortir du pays, sous contrôle douanier, des effets personnels pour lui-même et pour sa famille sans payer de droits de douane et sans devoir être muni de permis d'exportation, ceci toutefois dans une quantité n'ayant pas de caractère commercial.

Article 7

Les bâtiments affectés à la navigation internationale sont autorisés à faire escale dans les Etats danubiens dans les endroits où se trouvent des organes douaniers.

- 1. Les bâtiments affectés à la navigation internationale ne doivent pas, lorsqu'ils naviguent sur le Danube, entrer en contact avec la rive dans des endroits où il n'y a pas d'organe douanier, ni pendant le stationnement de nuit, ni en cours de route, excepté dans des cas de relâche forcée par suite de conditions météorologiques défavorables (brouillard, neige, prise du fleuve, forte tempête, etc.), d'endommagement des mécanismes de bord, d'absence de balisage, d'avaries ou autres accidents.
- 2. En cas de relâche forcée dans un endroit où il n'y a pas d'organe douanier, le capitaine du bâtiment doit immédiatement prévenir, de la façon la plus convenable et la plus accessible, les autorités douanières ou administratives les plus proches de son contact avec la rive.

Article 9

Les règles douanières appliquées sur le Danube doivent assurer la visite efficace des bâtiments et ne pas entraver la navigation.

SURVEILLANCE DOUANIERE A LA FRONTIERE

Article 10

Comme règle générale, les bâtiments naviguant sur le Danube doivent s'arrêter aux postes de douane de frontière pour se soumettre à la visite douanière, sauf dans les cas visés à l'article 3.

Article 11

- 1. La visite d'un bâtiment arrivé de l'étranger est effectuée par les organes douaniers immédiatement après le contrôle sanitaire.
- 2. Aux fins de visite douanière, le capitaine du bâtiment arrivé de l'étranger fait des énonciations écrites selon le formulaire formant l'Annexe.
- 3. Outre les énonciations écrites, le capitaine du bâtiment présente les documents suivants :
 - a) l'Attestation de bord;
 - b) la liste de l'équipage du bâtiment (rôle de l'équipage);
- c) la liste des passagers à bord et de leurs bagages (nom et prénom du passager, dénomination et numéro de son document, sa nationalité, le lieu d'où il vient, le nombre des bagages à main);
 - d) la liste des provisions de bord qui se trouvent sur le bâtiment;
 - e) les documents afférant aux marchandises transportées.

Article 12

1. Après présentation par le capitaine des documents et des énonciations écrites, les préposés de la douane visitent le bâtiment en présence du capitaine ou de la personne qui le remplace; si les préposés de la douane l'exigent, le capitaine est tenu d'ouvrir tous les locaux du bâtiment.

2. La visite du bâtiment et de la cargaison, ainsi que les formalités douanières y afférentes doivent être accomplies dans le plus court délai possible.

Article 13

- 1. Après exécution des formalités douanières afférant aux bâtiments, le poste de douane d'entrée à la frontière a le droit de mettre sous scellés les espaces et les cales contenant les marchandises devant être déchargées dans les ports du pays, les marchandises en transit ainsi que les objets ne devant pas être débarqués sur la rive.
- 2. Les plombs et les scellés apposés à la frontière par le poste de douane d'entrée doivent rester saufs et intacts à l'arrivée du bâtiment dans le port de destination ou au bureau de douane de sortie à la frontière du pays si la marchandise est en transit.
- 3. Les plombs et les scellés apposés peuvent être retirés seulement dans le cas où une telle mesure est dictée par des considérations de sécurité du bâtiment, des marchandises ou des passagers, un document correspondant devant en être dressé.

Article 14

L'espace réservé au poste de T.S.F. ainsi que ceux où se trouvent les matériaux d'approvisionnement du bâtiment, l'équipement, les vivres mis à la disposition du capitaine pour les besoins du bâtiment et le ravitaillement de l'équipage et des autres personnes se trouvant à bord, ainsi que la pharmacie du bâtiment ne seront pas mis sous scellés mais placés, après l'arrivée du bâtiment dans le port, sous la surveillance de l'organe douanier.

SURVEILLANCE DOUANIERE EN CAS DE TRANSIT DES MARCHANDISES

Article 15

- 1. Quand une cargaison transite des secteurs du fleuve où les deux rives du Danube appartiennent à un même Etat, celui-ci a le droit de mettre cette cargaison sous scellés ou de la placer sous la garde des agents de la douane.
- 2. L'Etat en question a le droit d'exiger du capitaine, ou de la personne qui le remplace, une déclaration écrite qu'il transporte, ou non, des marchandises dont l'importation est prohibée par cet Etat, sans toutefois avoir le droit d'en interdire le transit.
- 3. Ces formalités n'entraîneront ni la visite ni le retard de l'acheminement de la marchandise transitée.
- 4. Au cas où le capitaine, ou la personne qui le remplace, aurait fait une fausse déclaration, il sera mis en cause en vertu des lois de l'Etat aux autorités douanières duquel cette déclaration a été faite.

SURVEILLANCE DOUANIERE DANS LES PORTS

Article 16

1. Un bâtiment affecté à la navigation internationale arrivant dans le port de destination n'est pas soumis à la visite douanière si celle-ci a été exécutée au port de douane de frontière de l'Etat en question.

2. Toutefois, s'il y a indication de contrebande, les organes douaniers ont le droit de procéder à une nouvelle visite du bâtiment, en général dans les limites des eaux portuaires et au cours du stationnement du bâti-

ment dans le port.

3. Au cas où, sur instruction des organes douaniers, le bâtiment n'a pas été visité au poste de douane de frontière, la visite aura lieu dans le port de destination en vertu des dispositions visées sous articles 11, 12, 13 et 14.

Article 17

Le bâtiment affecté à la navigation internationale ne peut exécuter les opérations de chargement et de déchargement que sur autorisation des organes douaniers et sous leur contrôle direct.

Article 18

L'organe douanier autorisera au capitaine de décharger la marchandise dans le port qu'il aura demandé par écrit, même si selon le connaissement, la lettre de voiture ou d'autres documents de transport, la marchandise est destinée pour un autre port.

Article 19

- 1. Sans autorisation de l'organe douanier, il est interdit à tout bâtiment en stationnement de débarquer quelque objet que ce soit sur la rive ou de le transmettre à un autre bâtiment, et vice-versa.
- 2. La présente disposition ne s'applique pas au débarquement ou à la remise des objets nécessaires à l'exécution dans le port des manoeuvres habituelles ainsi que des opérations nécessitées par des circonstances d'avarie ou de sinistre.

Article 20

En cas de découverte d'une marchandise endommagée, mouillée ou portant des traces d'effraction, ou d'une marchandise transportée sans document ou non indiquée dans les énonciations du capitaine, qui se sont avérées non conformes aux documents de transport, cette marchandise sera soumise à une visite douanière effectuée sur place en présence des représentants des administrations du bâtiment et du port; il en sera dressé un procès-verbal correspondant portant signature de tous les présents.

Article 21

Un bâtiment étranger entré dans un port pour une courte durée non pas pour exécuter des opérations de chargement et de déchargement mais pour compléter ses réserves en combustibles, en vivres, etc., ne sera pas soumis à la visite douanière mais sera placé, jusqu'à son départ, sous la surveillance des organes douaniers.

Article 22

L'autorisation de quitter le port pour l'étranger après exécution des opérations de chargement et de déchargement ne sera délivrée qu'après accomplissement des formalités douanières, le préposé de la douane ayant le droit de procéder à une visite de contrôle du bâtiment.

Article 23

Au départ du bâtiment pour l'étranger, le préposé de la douane a le droit d'exiger du capitaine les copies de tous les documents de transport (connaissement, lettre de voiture, etc.) afférant à la marchandise chargée dans le port en question.

Article 24

Les bâtiments étrangers hivernant dans un port ou dans un bassin affecté à cette fin sont placés sous la surveillance des organes douaniers correspondants.

CLOTURE DOUANIERE

Article 25

- 1. Les bâtiments agréés à la clôture douanière doivent être construits de manière à exclure la possibilité de pénétrer, après apposition des scellements, dans les espaces clôturés destinés à recevoir les marchandises; ils n'auront ni espaces ni accès accessoires qui ne pourraient être découverts lors d'une visite extérieure.
- 2. L'aptitude du bâtiment à la clôture douanière est établie par les organes douaniers du pays d'expédition.
- 3. Les plombs et les scellés apposés dans le port d'expédition par les organes douaniers d'un Etat danubien seront reconnus par les organes douaniers de tous les autres Etats danubiens.
- 4. Les plombs et scellés initiaux, apposés sur les marchandises en transit par les autorités douanières du pays d'expédition, doivent rester saufs et intacts.

Article 26

Sans préjudice des droits des organes douaniers des Etats danubiens concernant l'application des prescriptions visées à l'article 15 des présentes Recommandations, les Etats danubiens éviteront, pour autant que possible, une apposition de plombs complémentaires ou la mise sous la garde d'agents de douane des marchandises en transit déjà clôturées.

DISPOSITIONS FINALES

Article 27

Les infractions aux règles douanières des Etats danubiens mettent en cause la responsabilité des coupables et seront examinées en vertu des lois de l'Etat sur le territoire duquel elles ont été commises.

Article 28

- 1. Les infractions aux règles douanières sur le Danube ainsi que l'accomplissement des formalités de procédure correspondantes ne doivent pas occasionner de retard dans le trafic.
- 2. Si le capitaine n'a pas été à même de s'acquitter des droits de douane ou des amendes avant le départ du bâtiment, il est tenu de présenter un document garantissant le paiement des droits de douane et des amendes.

Article 29

Le document annexé aux présentes Recommandations sera établi dans la langue du pays émetteur et dans les langues officielles de la Commission du Danube.

ENONCIATIONS ECRITES DU CAPITAINE

(ou de la personne qui le remplace)

1.	Nom du bâtiment
2.	Pavillon
	Arrivée dans le port de
4.	Date de l'arrivée : le
5.	Nom et prénom du capitaine (ou de la personne qui le remplace)
	Nombre de personnes faisant partie de l'équipage
	Nombre de passagers et de bagages
	Port de départ
9.	Devises déclarées
10	
10.	Dénomination et quantité de la cargaison
11	Connaissements présentés
	Manifestes présentés
13.	Dénomination et quantité de la cargaison destinée pour d'autres ports
14.	Cargaison sans documents — dénomination et quantité
15.	Le soussigné déclare avoir pris connaissance des règles douanières en vigueur.
16.	Signature du capitaine (ou de la personne qui le remplace)
17.	Le19
18.	Arrivée Nº
19.	Commencement de la visite douanière
20.	Fin de la visite douanière

Dix-neuvième session

RAPPORT

des experts des Etats danubiens sur les résultats du voyage d'étude sur le Danube de Mohács (km 1447) à Sulina (mille 0), organisé par la Commission du Danube

(19 septembre 4 octobre 1960)

Conformément au plan de travail de la Commission du Danube pour 1960, un voyage d'étude sur le Danube, de Mohâcs (km 1447) à Sulina (mille 0), a été organisé du 19 septembre au 4 octobre 1960 avec la participation des experts des Etats danubiens et de l'appareil de la Commission.

Au voyage d'étude ont participé :

- République d'Autriche: ing. Hans Müllner, conseiller au Ministère des Transports; ing. Otto Schrott, inspecteur technique en chef des voies navigables; capitaine Franz Schaerer, inspecteur en chef de la D.D.S.G.; dr. Kurt Bauer, directeur de la C.O.M.O.S.
- République Populaire de Bulgarie: capitaine Todor Tzonev inspecteur en chef de l'Administration des Eaux.
- République Populaire Hongroise: ing. Mihály Bokor, chef de la Section technique de l'Administration Centrale des Eaux; ing. István Dobos, ingénieur en chef de l'Administration Centrale des Eaux; Ödön Vid, capitaine de l'Administration de la Navigation Fluviale et Maritime; capitaine Mihály Jakus, chef de la Section de navigation de la MAHART.
- République Populaire Roumaine: ing. Virgiliu Konstantinovici, chef de la Section des voies navigables (Brăila).
- Union des Républiques Socialistes Soviétiques: ing. T. P. Kouzmine directeur adjoint du Soïouzmorproiekt; capitaine V. I. Tchernaiev, chef de l'Inspection maritime de la S.D.G.P.
- République Socialiste Tchécoslovaque: Jaroslav Kisel, ingénieur en chef pour la navigation au Ministère des Transports.
- République Populaire Fédérative de Yougoslavie: capitaine Ivan Brukner, chef des Voies navigables de l'Administration Fédérale de la Navigation Maritime et Fluviale; ing. Siniša Petrović, directeur du Département des voies navigables de l'Administration de la navigation fluviale; ing. Jakob Biezlai, chef de la Section des voies navigables de l'Administration Centrale; capitaine Branko Petrić, directeur de la Section de navigation de la J.R.B.
- République Fédérale d'Allemagne: dr. U. Von Köppen directeur au Ministère des Transports; Franz Dobmayer, directeur de la Direction des Eaux et de la Navigation (Regensburg); capitaine Robert Lorenz, chef de la Section de navigation de la Bayerischer Lloyd.

Appareil de la Commission du Danube: dr. Iovan Paunović, directeur adjoint; capitaine Nicolas Kinov, chef de la Section de navigation; ing. V. V. Sadovnikov, chef de la Section de planification et de statistique; ing. Joseph Tarapčik, chef de la Section technique; ing. Alexandru Petrescu, ingénieur hydrotechnique de la Section technique.

Le voyage s'est effectué de Mohács (km 1447) à Novo Selo (km 833,75) sur le «SPLIT», bateau yougoslave, et de Novo Selo à Sulina (mille 0), puis le long du bras de Kilia jusqu'au port d'Ismaïl, sur le «STAMBO-LISKI», bateau bulgare.

Les experts visitant le Danube ont été accompagnés, sur les secteurs respectifs, par les experts des organismes compétents des Etats danubiens et des Administrations fluviales qui ont fourni des renseignements techniques détaillés et ont largement contribué à ce que la tâche des experts soit menée à bonne fin.

A Belgrade, les experts ont été reçus par le Président de la Commission du Danube, M. Petrović.

Il est nécessaire de relever la cordialité témoignée par les organismes compétents des Etats danubiens à l'égard des experts au cours de tout le voyage sur le Danube, de Mohács à Sulina et à Ismaïl.

Le but du voyage était l'étude générale, du point de vue nautique et technique, de la situation actuelle sur le Danube.

Les experts ont eu la possibilité de prendre connaissance des ouvrages hydrotechniques et des installations des principaux ports danubiens (ainsi par exemple du nouveau port de Belgrade, des ports de Roussé, Galați, Ismaïl), de visiter des chantiers navals (à Belgrade, Roussé, Galați), des laboratoires hydrotechniques (à Belgrade et à Bucarest), les chantiers de construction de l'écluse de régularisation du canal Danube—Tisza—Danube, de Bezdan, etc.

Par ailleurs, les spécialistes yougoslaves et roumains ont échangé leurs vues sur les questions statistiques afin de préciser les données sur le trafic-marchandises fournies pour le Bulletin statistique.

D'une manière générale, le voyage s'est déroulé selon le plan établi par l'appareil de la Commission et envoyé à tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube et aux Administrations Fluviales.

I. SECTEUR HONGROIS (km 1447—1433)

Sur ce secteur, le Danube a un caractère stable et un lit relativement rectiligne.

Au km 1440 de la rive gauche, l'ouvrage de consolidation de la berge a été endommagé et une partie des pierres qui se sont détachées se trouvent sous eau. Ceci donne lieu à l'affouillement de la berge, au rétrécissement du chenal et, en conséquence, crée des difficultés pour la navigation.

Le bâtiment coulé au km 1438 a été renfloué en 1958. Cette mesure a amélioré les conditions de la navigation à l'époque des basses eaux. Le balisage actuel assure la navigation de jour et de nuit.

II. SECTEURS YOUGOSLAVE ET YOUGOSLAVO-ROUMAIN (km 1433-1048)

Sur la section du km 1433, au confluent de la Drava (km 1382), le lit du fleuve est sinueux et a de nombreux bras secondaires. Les courbes les plus prononcées se trouvent entre Apatin (km 1402) et le confluent de la Drava (km 1382).

Dans la période 1951—1955, des travaux de mesurage ont été exécutés et des projets ont été établis en vue de l'amélioration des conditions de navigation et de la garantie de la stabilité du lit. En général, on peut estimer ces travaux comme achevés.

Actuellement, on envisage l'accomplissement de travaux de régularisation pour l'élargissement du bras Čivutski (km 1397—1395) et la consolidation de la rive gauche entre les km 1416,5—1416. Des travaux de reconstruction de la digue longitudinale de la rive gauche (km 1426—1425) sont en voie d'exécution.

Les travaux de régularisation visant la consolidation des berges sur la section Apatin seront prochainement achevés. Pour l'avenir, on envisage la fermeture du bras.

Sur la section des km 1391—1390, l'ouvrage de consolidation de la rive gauche a été endommagé; de ce fait, une partie en est sous eau. Il en résulte que dans cette région il se forme des remous et que la rive subit les effets de l'affouillement. Sur cette section, la largeur du chenal a diminué. Les pierres détachées de l'ouvrage de consolidation et se trouvant sous eau ne sont pas suffisamment balisées; ceci présente un danger pour la navigation.

Sur la section du confluent de la Drava (km 1382) au confluent de la Tisza (km 1214) le lit du Danube est également sinueux et forme, le long de presque toute la section, de grandes courbes qui se développent continuellement et forment par endroits des seuils sur lesquels, à l'époque des basses eaux, les profondeurs sont insuffisantes pour la navigation; par ailleurs, le chenal y change souvent de direction.

En vue de la régularisation de la section on envisage de construire, après 1965, des épis et des traverses entre les km 1382—1378.

Actuellement, des travaux sont en cours pour consolider la rive gauche entre les km 1360-1359 et 1356-1355, et la rive droite entre les km 1354-1353.

En outre, on prévoit l'exécution de travaux de consolidation des berges et la construction d'épis dans la coupure de Mohovo (km 1315—1307); des travaux de dérochement sont en cours sur cette section.

La largeur de la coupure de Mohovo est de 300-400 m (actuellement, une profondeur de 23 dm auprès de l'étiage navigable et de régularisation n'est garantie que sur une largeur de 110 m).

Il est projeté d'exécuter, jusqu'en 1970, des travaux de consolidation de la rive gauche en aval de Novi Sad afin de protéger les berges contre l'affouillement et de construire des épis en amont et en aval de la Tisza, sur le secteur de Slankamen (km 1220-1208).

Des travaux sont en voie dans la région de l'entrée dans le nouveau canal Danube-Tisza-Danube.

Sur le secteur yougoslave, la section de Slankamen est la section la plus complexe du point de vue de la régularisation. C'est pourquoi, pour assurer des conditions de navigation normale, des travaux de régularisation préliminaire ont été entrepris; ces travaux seront également poursuivis après 1966.

Sur la section du confluent de la Tisza au confluent de la Sava (km 1214-1169), à l'exception de la région où la Tisza et la Sava se jettent dans le Danube, les conditions de navigation sont en général favorables. Pour ce qui est de la section du confluent de la Tisza, celle-ci a déjà été mentionnée plus haut (Slankamen). La régularisation totale de cette section est

prévue pour après 1966.

Sur la section entre les km 1172-1170, on envisage pour les cinq ans à venir la construction d'ouvrages de régularisation sur les deux rives. Au km 1168, la construction du nouveau port de Belgrade a été entamée; on construit actuellement des quais inclinés et des appontements. L'achèvement des travaux de la première étape de la construction du nouveau port est prévu pour 1964. Les organismes compétents yougoslaves ont donné une information détaillée à ce sujet.

Sur la section du confluent de la Sava (km 1169) à Vince (km 1048) sur la rive droite et Moldova Veche (km 1048) sur la rive gauche, le lit du fleuve est peu sinueux, les courbes sont douces. Néanmoins, il existe ici de nombreux bras secondaires et des îles relativement grandes.

Des travaux de régularisation, commencés en 1957, sont en cours entre les km 1103-1076 (Brza-Vrba-Ram-Dubovac).

Comme on le sait, la Velika Morava charrie une grande quantité d'alluvions. Dans la région du confluent de la Velika-Morava (km 1103) le lit du Danube est large et les dépôts d'alluvions y ont formé de nombreux seuils qui changent souvent de position. Des travaux de fermeture des bras secondaires sont en cours d'exécution sur cette section; cette mesure influence favorablement les profondeurs du chenal. L'une des îles qui se trouvaient au km 1120 est disparue.

Le rétrécissement du lit par des traverses et des épis contribue à l'augmentation des profondeurs sur les seuils.

Les travaux en perspective comportent la consolidation de la rive droite entre les km 1098-1095, 1085,6-1084 et 1080-1078,5.

Sur la section des km 1069-1048, les conditions de navigation sont favorables; des travaux de régularisation n'y sont pas prévus pour le proche avenir.

Le balisage du secteur du km 1433 à Moldova Veche (km 1048) sur la rive gauche et à Vince (km 1048) sur la rive droite, comprend des feux et des signaux côtiers, des bouées lumineuses et des signaux flottants non éclairés marquant les bancs côtiers, les bâtiments coulés et les côtés du chenal.

Les feux côtiers de la rive droite ont un feu vert à éclats et un voyant en forme de disque noir; les feux côtiers de la rive gauche ont un feu rouge à éclats et un voyant en forme de triangle rouge. Les bouées lumineuses signalant les dangers de la rive droite et le côté droit du chenal sont noires et ont un feu vert à éclats; les bouées lumineuses marquant les dangers de la rive gauche et le côté gauche du chenal sont rouges et ont un feu rouge à éclats.

Les espars et les bouées non éclairées balisant les dangers de la rive droite et le côté droit du chenal sont noirs, tandis que les espars et les bouées non éclairées balisant les dangers de la rive gauche et le côté gauche

du chenal sont rouges.

Les services d'entretien de la voie navigable se trouvent à Bezdan, à Novi Sad, à Belgrade et à Veliko Gradiste. Sur le secteur commun roumaino-yougoslave, du km 1433 à Moldova Veche (km 1048) sur la rive gauche et à Vince (km 1048) sur la rive droite, le balisage flottant est assuré par le service de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Le balisage actuel de ce secteur est satisfaisant. Toutefois, la visibilité de quelques signaux côtiers, cachés en partie par des branches d'arbres, laisse à désirer. La période totale de certains signaux lumineux est de 9—10 secondes ; la période d'occultation ne correspond pas aux recommandations actuelles du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

D'après les renseignements reçus, les services compétents exécutent des essais afin d'améliorer le balisage par l'application de matières réfléchissantes sur les signaux de balisage.

On projette d'introduire jusqu'en 1962 l'application de matières réflé-

chissantes sur les signaux de balisage.

Par ailleurs, les organismes compétents étudient également la possibilité d'employer des réflecteurs radar pour la signalisation des passes navigables des ponts.

Les verres rouges et verts des fanaux sur les signaux lumineux seront prochainement remplacés par des verres possédant de meilleures qualités

optiques.

Actuellement, la station de signalisation Batina (km 1425) fonctionne seulement de jour. Il serait désirable d'étudier la possibilité d'en organiser le fonctionnement de jour et de nuit.

III. SECTEUR DES PORTES DE FER (km 1048—931)

Sur ce secteur, le Danube a un caractère de fleuve de montagne, avec un lit sinueux et rocheux. En 1889—1898, des travaux de régularisation de grande envergure ont été exécutés sur ce secteur; néanmoins, l'expérience a démontré que ces travaux n'ont pas suffisamment assuré la sécurité de la navigation à l'époque des basses-eaux.

Pour ces raisons, le besoin réel d'exécuter des travaux de régularisation supplémentaires s'est fait sentir, travaux qui toutefois n'ont pas encore été réalisés. En général, ce secteur est un des plus défavorables et des plus dangereux pour la navigation qui y est entravée par les profondeurs insuffisantes, la sinuosité du chenal, les grandes vitesses du courant et les remous. Le présent rapport ne s'étend pas à ces endroits qui sont connus et dont le caractère est constant.

Il est à noter que, en vertu de l'accord entre la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et la République Populaire Roumaine, un projet de construction d'une centrale hydro-électrique et d'écluses sur le secteur des Portes de Fer est en voie d'établissement. La réalisation d'un tel plan modifiera essentiellement les conditions de la navigation dans cette région.

Le représentant de l'Energoprojekt de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, à Belgrade, a donné à Veliko Gradište une brève information sur la centrale hydro-électrique et les écluses dont la construction est projetée sur le secteur des Portes de Fer. Selon cette information, un projet d'étude concerté par les experts roumains et yougoslaves a été présenté à l'examen des Gouvernements roumain et yougoslave.

Ce projet prévoit la création d'un niveau de retenue de 63-67 m, rapporté au niveau de la Mer Noire. Pour améliorer les conditions de navigation, on prévoit la construction d'écluses à double sas, chaque sas ayant le gabarit suivant : $300\times30^{i}\times4,5$; la capacité de chaque écluse sera d'environ 24,000.000 de tonnes par an. Actuellement la capacité de trafic des Portes de Fer est d'environ 10,000.000 de tonnes par an. Les bâtiments traversant les Portes de Fer sont conduits par les pilotes de l'Administration Fluviale des Portes de Fer ou, sur l'autorisation de cette dernière, par des pilotes des sociétés de navigation des Etats danubiens.

Dans la région du cap Greben et dans le canal de Sip les bâtiments montants peuvent se servir de la traction auxiliaire.

Le balisage sur le secteur des Portes de Fer est installé compte tenu des conditions exigées pour la navigation de jour et comprend des feux et des signaux côtiers ainsi que des bouées et des espars.

Le balisage des canaux comporte surtout des espars.

Les bouées signalant les dangers situés sur le chenal (rochers, bâtiments coulés, etc.) sont peintes en noir et en blanc.

Les espars balisant les dangers de la rive droite et le côté droit du chenal ont un voyant en forme de disque noir, et les espars balisant les dangers de la rive gauche et le côté gauche du chenal ont un voyant en forme de triangle rouge. Le numéro d'ordre de l'espar est inscrit sur le voyant en blanc. Il serait désirable d'augmenter les dimensions des voyants des espars afin d'en améliorer la visibilité.

Le balisage flottant est installé et enlevé en fonction des niveaux d'eau relevés sur les obstacles situés dans le chenal et sur les côtés du chenal.

IV. SECTEURS ROUMAINO—YOUGOSLAVE, ROUMAINO—BULGARE ET ROUMAIN, DE TURNU SEVERIN (km 931) A BRAILA (km 170)

Sur ce secteur, le Danube devient un fleuve de plaine typique. Au début du secteur, jusqu'à la localité Artchar (km 770,7), le lit est fort sinueux, aux courbes brusques. Plus loin, jusqu'à Hîrşova (km 253), la sinuosité diminue et la longueur de certaines sections rectilignes atteint 5–8 km, mais de Hîrşova à Brăila (km 253–170) le lit devient de nouveau plus sinueux. Le long de toute cette section, il existe un vaste réseau de bras, particulièrement développé entre Silistra et Brăila (km 375–170) où la longueur de certains bras atteint 80–100 km (les bras Borcea et Măcin).

Sur ce secteur, les travaux hydrotechniques de régularisation visant l'amélioration des conditions de navigation ne sont effectués que dans un faible volume.

Les sections entravant la navigation sur ce secteur et nécessitant l'exécution de travaux de régularisation sont les suivantes :

a) km 864—858 (Prahovo). Il y a sur cette section environ 100 bâtiments coulés. Pour cette raison, la largeur du chenal entre les km 862—858 est insuffisante et la navigation, pratiquée par alternat, est réglée par une station de signalisation fonctionnant de jour. La traversée du secteur est soumise à restrictions.

Les organismes compétents roumains et yougoslaves ont adopté les mesures nécessaires pour le renflouement des bâtiments coulés. Afin d'élargir le chenal, les organismes compétents yougoslaves exécutent des travaux de renflouement sur le secteur yougoslave.

- b) km 758-757 (Desa-Kaluda). Sur cette section, le lit du fleuve est large, il y a un grand nombre d'îles, de bancs et de seuils. La position du chenal change continuellement, ce qui complique extrêmement la navigation. Pour assurer des profondeurs suffisantes pour la navigation, il serait nécessaire d'exécuter ici régulièrement des travaux de dragage.
- c) km 721-710. Sur cette section également le lit est large et il s'y trouve trois îles, un banc et des seuils. Pour maintenir et garantir les profondeurs de transit il serait nécessaire d'y exécuter des travaux de dragage.
- d) km 633-629 (Corabia). Sur cette section, il y a un seuil fort défavorable qui entrave la navigation à l'époque des basses eaux et présente un obstacle sérieux à l'entrée dans le port de Corabia.

Des travaux de régularisation, entamés il y a quelques années, sont actuellement en cours afin de garantir l'entrée normale dans le port de Corabia.

- e) km 591—581 (Flamînda-Cioara). Cette section est surtout difficile au km 586 où le lit est encombré d'un grand nombre d'îles, de banc et de seuils qui provoquent de fréquents changements dans la direction du chenal. Des travaux de dragage sont prévus pour cette section.
- f) km 574-561 (Berzina-Belene-Liuta). Sur cette section les conditions de navigation sont également défavorables, particulièrement dans

les régions de Liuta (km 565) et de Dunavica (km 563); l'exécution des travaux de dragage y a été projetée afin de créer des conditions favorables pour la navigation.

Plus loin, aux km 525-521 (Batina), aux km 455-449 (Brischlian) et aux km 426-421 (Kosui) se trouvent les seuils limitatifs du secteur bulgaro-roumain du Danube. L'exécution de travaux de dragage visant la garantie des profondeurs nécessaires à la navigation est également prévue sur les seuils de Brischlian et de Kosui.

g) km 370-248. Du point de vue de la régularisation, cette section est fort complexe. C'est ici que se trouvent les seuils les plus défavorables à la navigation. Celui des km 345-343 (Caragheorghe) est l'un des plus difficiles.

On prévoit dans cette région la régularisation du bras secondaire Bala et l'exécution d'autres travaux hydrotechniques dans les régions des bras Turcescu et Epurașul. Ces travaux amélioreront les conditions de navigation sur les seuils Fermecatul (km 323—322), Fasolele (km 293—292) et celui des km 252—251. La répartition du débit du Danube à travers le bras Bala qui relie le Danube au bras Borcea est défavorable. Il a été établi qu'à l'époque des basses eaux 60% du débit passent par les bras Bala et Borcea.

Sur le secteur des km 931-170, la situation dans le domaine du balisage est la suivante :

De Turnu Severin (km 931) à Brăila (km 170), le balisage est assuré par les services correspondants de la République Populaire Roumaine, de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et de la République Populaire de Bulgarie. De Turnu Severin à Somovit et de Silistra à Brăila, le balisage flottant relève de la compétence des services de la République Populaire Roumaine, et de Somovit à Silistra de celle de la République Populaire de Bulgarie.

Sur ce secteur, le balisage comprend des feux côtiers, des bouées lumineuses et simples marquant les bancs et les côtés du chenal. Les feux côtiers de la rive gauche ont un voyant en forme de triangle rouge et ceux de la rive droite, en forme de disque noir. Sur les deux rives, les feux côtiers ont un feu blanc à éclats, à caractéristiques différentes.

Les bouées signalant les dangers de la rive droite et le côté droit du chenal sont noires et ont un feu vert à éclats; les bouées marquant les dangers de la rive gauche et le côté gauche du chenal sont rouges et ont un feu rouge à éclats.

Le nombre des signaux de balisage établis sur ce secteur n'est pas encore satisfaisant et la visibilité d'un signal à l'autre n'est pas partout assurée.

La période totale de certains signaux lumineux est de 7—8 secondes, ce qui ne correspond pas aux recommandations actuelles du Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube.

La forme des moyens de balisage installés sur ce secteur correspond aux dispositions dudit Système uniforme. Les services de balisage de la voie navigable se trouvent à Turnu Severin, Kladovo, Lom, Roussé, Giurgiu et Brăila.

V. SECTEUR DE L'ADMINISTRATION DU BAS-DANUBE, DE BRAILA (km 170) A SULINA (mille 0)

Sur ce secteur, les conditions de navigation et le balisage correspondent aux exigences de la navigation maritime.

La largeur et la profondeur sur le secteur de Brăila (km 170) au cap Tchatal d'Ismaïl (mille 43) répondent aux exigences des bateaux maritimes ayant un tirant d'eau de 23 pieds.

Les conditions de navigation sur ce secteur sont favorables, excepté

dans les sections suivantes:

- 1. km 167-165. Dans cette région, le lit est large mais par suite du manque de régularisation la largeur du chenal est relativement faible à l'époque des basses eaux.
- 2. milles 74-72. Dans cette région, le lit est large et il s'y forme au milieu un banc qui rétrécit le chenal lors des basses eaux.
- 3. milles 47-46. Au cours des années précédentes un grand banc de sable a commencé à se former dans cette région. Des recherches y ont été faites et l'on prévoit l'accomplissement de travaux de dragage.

Sur la section cap Tchatal d'Ismaïl (mille 43) — cap Tchatal de St Georges (mille 34) le lit est fort sinueux, aux courbes brusques, surtout dans la région de Tulcea.

A l'époque des basses eaux, la formation de bancs et de seuils entrave la navigation normale sur les sections entre les milles 41-40 et les milles 38-37. Pour garantir une profondeur de transit de 24 pieds des travaux de creusement du fond sont exécutés dans ces régions.

Les travaux hydrotechniques exécutés sur la section entre le mille 34 et l'embouchure du Danube (mille 0) ont transformé le lit en un canal rectiligne large de 120 m.

Les côtés du canal sont consolidés par des pierres; par endroits sont

construits des épis.

Des travaux de consolidation des berges sont en cours entre les milles 31-20. Le réaménagement de la rive droite entre les milles 14-10,2 est prévu pour les cinq ans à venir (néanmoins ces travaux ont déjà été entamés).

Dans la région où le bras de Sulina se jette dans la Mer Noire, le dépôt d'une grande quantité d'alluvions forme une barre de sable et ainsi les courbes isobathes avancent vers l'est à une allure annuelle moyenne de 70-80 m. Afin de garantir le passage par le bras de Sulina aux bateaux maritimes ayant un tirant d'eau jusqu'à 23 pieds, on exécute dans cette région des travaux hydrotechniques de grande envergure, comprenant la construction de digues de défense qui pénètrent dans la mer et des travaux de dragage. Actuellement la longueur des digues de défense (Môle Nord et Môle Sud) atteint 7.000 m.

On prévoit pour les cinq ans à venir la garantie, sur le secteur Brăila — Sulin a, d'une profondeur de chenal minima de 24 pieds, rapportée à l'étiage navig able et de régularisation.

Le balisage sur le secteur Brăila (km 170) — Sulina (mille 0) comprend des feux et signaux côtiers, des bouées lumineuses et simples, des jalons et des bouées balisant les bancs de sable, les côtés du chenal et les obstacles sous-eau. Le balisage marque le chenal pour les bateaux maritimes.

Les feux côtiers installés sur les deux rives de la section Brăila — Sulina servent de points de repère; leur feu est blanc à éclats, avec différentes caractéristiques. Les signaux côtiers de la rive droite ont un voyant en forme de disque noir, et ceux de la rive gauche en forme de triangle rouge. Les bouées marquant les dangers de la rive gauche et le côté gauche du chenal sont rouges et ont un feu rouge à éclats. Les bouées marquant les dangers de la rive droite et le côté droit du chenal sont noires et ont un feu vert à éclats.

Les jalons marquant le côté droit du chenal sont noirs et ceux balisant le côté gauche, rouges.

Les jalons et les bouées balisant les extrémités des épis et des digues sont blancs. Les jalons balisant les obstacles sous-eau sont verts.

Le balisage sur ce secteur satisfait les exigences de la navigation. La distance entre les signaux permet aux bateliers de naviguer d'un signal à l'autre, la visibilité des signaux étant assurée quand les conditions atmosphériques sont favorables.

En résultat de la visite du secteur Mohács—Sulina et de l'échange de vues qui eut lieu au cours du voyage, les experts des Etats danubiens ont estimé qu'en vue de l'amélioration des conditions de navigation sur le Danube il serait utile de signaler ce qui suit :

Les travaux de régularisation exécutés jusqu'à présent sur les divers secteurs du Danube et ceux projetés pour les cinq ans à venir contribuent et contribueront à l'amélioration des conditions de la navigation. D'autre part, il existe un grand nombre de sections où des travaux de régularisation n'ont pas encore été exécutés et où les conditions ne sont pas favorables à la navigation. Il faut noter que la réalisation des travaux prévus pour les cinq ans à venir assurera sur tout le secteur du Danube, de Mohács à Brăila, à l'exception des Portes de Fer, une profondeur de chenal minima de 20 dm, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation.

Les experts ont été d'avis que sans l'exécution de travaux hydrotechniques de grande envergure sur le secteur des Portes de Fer, notamment sans la construction de barrages et d'écluses qui contribueront essentiellement à l'amélioration des conditions de navigation sur tout le Danube, la poursuite de l'augmentation du gabarit du chenal sur le secteur visité ne donnera pas de résultat pratique.

En outre, les experts ont jugé qu'il serait nécessaire d'étudier la possibilité de réaliser dans un proche avenir — encore avant la construction de la centrale hydro-électrique — des mesures justifiées du point de vue économique et qui auraient pour but l'augmentation de la capacité d'écoulement du secteur des Portes de Fer, compte tenu de l'augmentation du trafic et des travaux de régularisation exécutés en vue de l'amélioration des conditions de la navigation sur les secteurs du Haut Danube et du Bas Danube.

Par ailleurs, les experts ont exprimé l'avis qu'il serait désirable d'étudier la possibilité d'améliorer les normes actuellement établies pour le pas-

32*

sage des bâtiments par les Portes de Fer, sans cependant devoir exécuter de travaux.

Toujours dans le but d'augmenter la capacité du trafic des Portes de Fer avant même la construction de la centrale hydro-électrique, il serait opportun d'étudier, d'une part, la possibilité d'organiser, sur certaines sections des Portes de Fer, la navigation de jour et de nuit et, d'autre part, la nécessité d'installer des signaux de balisage lumineux, flottants et côtiers.

Il faut noter qu'à l'heure actuelle le balisage du secteur Mohács— Sulina ne satisfait pas entièrement aux besoins de la navigation de jour et de nuit. Le nombre des signaux installés sur ce secteur est insuffisant pour assurer la navigation d'un signal à l'autre.

En dehors de ce qui précède, il serait désirable, afin d'améliorer les conditions de navigation sur le Danube, que les organes compétents des Etats danubiens et des Administrations fluviales:

- établissent sur les signaux de balisage les caractéristiques de feu prescrites par le Système uniforme de l'aménagement des voies navigables sur le Danube;
- effectuent en dû temps la revision des signaux lumineux et la vérification de l'emplacement du balisage flottant;
- établissent des signes kilométriques aux endroits où il n'en existe pas actuellement;
- éloignent en dû temps les arbres entravant la visibilité des signaux côtiers;
- augmentent le nombre des signaux de balisage et, en premier lieu, celui des signaux lumineux afin d'améliorer, là où cela est nécessaire, les conditions de navigation.

En conclusion, les experts ont jugé opportun de noter que de tels voyages d'étude exécutés en commun sont fort utiles et recommandent de proposer à la session de la Commission du Danube d'en organiser également à l'avenir.

Le présent rapport a été examiné à Tulcea à la fin du voyage et adopté par tous les experts présents.

ATTESTATION DE BORD

(Désignation du bâtiment)

Observations:

 a) La présente Attestation de bord est délivrée aux bâtiments affectés à la navigation internationale sur les voies d'eau intérieures.

Pour l'application de la présente disposition le terme « bâtiment » comprend les bateaux avec ou sans moyen de propulsion mécanique, les engins flottants, ainsi que les bâtiments entrant dans la catégorie des « petites embarcations », à l'exception des barques et des canots de sport.

L'Attestation de bord doit pouvoir être présentée aux autorités com-

pétentes à tout moment.

- b) Nonobstant la disposition concernant la validité de l'Attestation, l'Attestation de bord perd sa validité en cas de changement du nom du bâtiment ainsi que du propriétaire, ou de la reconstruction du bâtiment qui a eu pour résultat la modification de ses caractéristiques techniques principales, et également dans le cas où le bâtiment n'est pas présenté à la visite dans le délai fixé.
- c) L'Attestation de bord doit être établie dans la langue du pays dont ressortit le bâtiment et, en outre, dans les langues française et russe.
- d) Il est entendu que le terme « propriétaire du bâtiment » employé dans la présente Attestation de bord doit s'entendre dans le sens de la législation nationale du pays auquel ressortit le bâtiment en question.

Remarque:

Le nombre des formules d'inscription au sujet de la mutation de l'armateur et sur les résultats des visites consécutives du bâtiment sera établi par l'autorité compétente émettrice de l'Attestation de bord.

					l'Attestation	
			No d'émi	ssic	n	

ATTESTATION DE BORD

Ι

1.	Bâtiment à propulsion mécanique — sans moyen de propulsion mécanique* (désignation du bâtiment)
2.	Droit de naviguer sous le pavillon d'Etat de
	Propriétaire (désignation ou nom, adresse)
4	Armateur (désignation ou nom, adresse)
1.	
5.	Lieu d'immatriculation
-	Numéro d'immatriculation
	Port d'attache
	Réseau de navigation
	Type (par exemple remorqueur, pousseur, bateau à passagers, auto-
	moteur, automoteur-citerne, engin flottant, chaland, chaland-citerne,
	petite embarcation)
10.	Portée en lourd maximum selon le Certificat de jauge
	Dislocation to the state of the
11	Déplacement maximum
	Type des machines principales (par exemple machine à vapeur, tur-
12.	bine à vapeur, turbine à gaz, moteur à combustion interne, moteur
	électrique)
12	Nombre de machines
10.	C.V.I.
14.	Puissance totale
	Nombre des propulseurs et mode de propulsion (par exemple hélice,
	roue, propulseur Voith-Schneider)
16.	Matière de la coque (par exemple acier, aluminium, bois)

^{*} Biffer la mention inutile.

17.	Année de construction
18.	Lieu de construction
19.	Longueur maximum (y compris gouvernail et beaupré)
	m
20.	Largeur maximum m
21.	Hauteur du bord (depuis le fond du bâtiment jusqu'au bord supérieur du pont principal) m
22.	Hauteur maximum (depuis le fond du bâtiment jusqu'au plus haut point fixe) m
23.	Tirant d'eau à lège (maximum) m
	Tirant d'eau en charge (maximum**) m
25.	Franc-bord minimum admis** m
26.	Restrictions, autorisations spéciales concernant le transport des cargaisons et des passagers
27.	Inscriptions supplémentaires
28.	En conséquence de la visite à laquelle a été soumis le bâtiment $\frac{\grave{a}}{\grave{a}}$ sec
	le 19, celui-ci est attesté
	apte à naviguer jusqu'au19
	Délivrée à
	le
	Cachet
	Signature(nom

^{**} Si le bâtiment navigue sur des réseaux où différents francs-bords sont admis, seuls le franc-bord minimum et le tirant d'eau maximum correspondants sont à inscrire.

INSCRIPTIONS AU SUJET DE LA MUTATION DE L'ARMATEUR

29.	-	par (désignation ou nom, adresse de l'exploi-
Cac	het	LeSignature (nom)
29.		e par (désignation ou nom, adresse de l'exploi-
	Cachet	
29.	-	e par (désignation ou nom, adresse de l'exploi- Le
 29.		e par (désignation ou nom, adresse de l'exploi-
	Cachet	Le
29.		e par (désignation ou nom, adresse de l'exploi-
	Cachet	Le

III

INSCRIPTIONS SUR LES RESULTATS DES VISITES CONSECUTIVES DU BATIMENT

30.	En conséquence de la visite à laquelle a été soumis le bâtiment $\frac{\dot{a}}{\dot{a}}$ sec
	le 19, celui-ci est attesté apte à naviguer jusqu'au 19 19
31.	Observations:
32.	Cachet
33.	Signature de la personne qui a effectué la visite (nom)
30.	En conséquence de la visite à laquelle a été soumis le bâtiment à flot à sec le
31.	Observations:
32.	Cachet
33.	Signature de la personne qui a effectué la visite (nom)

GREEMENT

No d'ordre	Désignation	Nombre	Longueur m	Diamètre mm	Poids kg	Observations
	Ancres					
34.	ancre d'étrave		i —			Type*
35.	ancre de réserve		_	-		Type*
36.	ancre de poupe		_	_		Type*
	Chaînes et câbles d'ancre	E 1111	Allula	0		
37.	chaîne (câble) d'ancre d'étrave			7 -4-		EDITOR .
38.	chaîne (câble)	-	31.02			
	d'ancre de poupe		-111		— I	A-16-00
	Moyens et instru- ments d'extinction d'incendie					
39.	mécaniques (pomp s, etc.)			f = I	b o	
40.	chimiques (extincteurs, etc.)					
41.	à main (seaux, pelles, haches, etc.)			1-1-20	III N	
12.	Matériel de sauvelage canot(s) pour un nombre total de person-					
13.	nes					I VOIDE IN
13. 14.	bouée(s) de sauvetage ceinture(s) de sauve-					a de sant de la constant de la const
15.	tage autres moyens de sau- vetage pour un nombre total de personnes					to estat med

*) Type A — ancre sans jas Type B — ancre à jas Type C — grappin

SYSTEME DE BALISAGE UNIFORME SUR LE DANUBE

GENERALITES

Le chenal du Danube, à partir du point amont 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 doit marquer les limites, la direction et la profondeur des chenaux navigables, il doit de même baliser les obstacles et les ouvrages se trouvant dans les secteurs des chenaux navigables, ou à proximité immédiate de ceux-ci. Le nombre des signaux côtiers et flottants et leur installation doivent correspondre au exigences de la navigation sûre et sans entraves des bâtiments.

L'emploi de tel ou tel signal prévu dans le présent Système de balisage uniforme sur le Danube et son installation appartiennent aux organismes compétents des Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Cependant, l'installation des signaux doit être effectuée de façon que la visibilité soit assurée d'un signal à l'autre.

La portée des feux est établie par les organismes compétents de l'Etat selon les exigences locales de la navigation. En calculant la portée on doit employer un coefficient de visibilité atmosphérique de 0,6, rapporté au mille marin.

En principe, la couleur des feux doit correspondre aux recommandations de la Commission Internationale de l'Eclairage (Couleur des signaux lumineux. Publication CIE Nº 2 (W. I. B. 3/1959).

Sur tout le parcours navigable du Danube, le balisage flottant et côtier doit en principe 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 corrigée selon les modifications du niveau des eaux et du chenal.

A l'époque des hautes eaux et de la débâcle, quand le balisage constant est enlevé afin d'être préservé des dommages éventuels, il sera remplacé dans la mesure du possible par des jalons ou espars de couleurs correspondant à celles adoptées pour baliser les côtés du chenal.

Le Système de balisage uniforme sur le Danube comprend les signaux suivants :

Partie I — Signaux flottants balisant les côtés du chenal, les dangers nautiques et l'axe du chenal :

- 1. Balise (bouée), jalon, espar, droits
- 2. Balise (bouée), jalon, espar, gauches
- 3. Balise (bouée), jalon, espar, de jonction et de bifurcation
- 4. Balise (bouée), espar, indiquant l'axe du chenal

Partie II — Signaux côtiers balisant les directions, 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 :

- 5. Feu côtier (phare) de la rive droite
- 6. Feu côtier (phare) de la rive gauche
- 7. Signal de traversée de la rive droite
- 8. Signal de traversée de la rive gauche
- 9. Jalons d'alignement de la rive droite
- 10. Jalons d'alignement de la rive gauche
- 11. Feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation
- 12. Feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans les bassins portuaires
- 13. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive droite
- 14. Signal côtier balisant les points dangereux de la rive gauche
- 15. Signal côtier non éclairé de la rive droite
- 16. Signal côtier non éclairé de la rive gauche

Partie III — Signalisation des passes navigables des ponts, des écluses et des sections fermées à la navigation :

- 17. Signaux marquant les passes navigables des ponts fixes
- 18. Signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles
- 19. Signaux marquant l'entrée et la sortie des écluses
- 20. Signaux d'interdiction de la navigation sur certains secteurs

Partie IV — Signaux côtiers spéciaux :

- A. Signaux d'obligation:
- 21. Obligation de s'arrêter
- 22. Obligation de prendre une direction déterminée
- 23. Obligation d'émettre un signal sonore
- 24. Obligation d'observer une vigilance particulière
- B. Signaux d'interdiction:
- 25. Interdiction d'amarrer
- 26. Interdiction de dépasser
- 27. Interdiction de croiser et de dépasser

- 28. Interdiction d'ancrer
- 29. Interdiction de créer des remous
- C. Signaux de restriction:
- 30. « Renseignez-vous, il y a des restrictions! »
- 31. « Tirant d'air limité »
- 32. « Largeur limitée »
- D. Signaux d'indication:
- 33. Aire d'amarrage
- 34. Aire d'ancrage
- 35. Aire de virage (rondeau)
- 36. Câble aérien traversant le fleuve
- 37. Bac ne naviguant pas librement
- 38. Poste d'appel téléphonique
- 39. Profondeur et largeur du chenal sur les seuils
- 40. Signal indiquant la fin d'une prescription absolue

Chaque signal susvisé porte le numéro (1-40) sous lequel il figure dans les planches.

La description détaillée de la forme des signaux, de leur panneau et de leur corps, ainsi que la couleur des feux, prévues par le Système de balisage uniforme sur le Danube, figurent ci-après.

PARTIE PREMIERE

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 de balisage uniforme du Danube, des balises (bouées) lumineuses et simples, des jalons et des espars.

Les signaux du côté droit sont rouges et ont un feu rouge. Les signaux du côté gauche sont noirs et ont un feu vert.

La bifurcation et la jonction du chenal sont signalées 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 de la création de biefs en forme de lac) peut être marquée par des balises (bouées) lumineuses et simples et des espars. Les signaux sont peints en noir et en blanc et ont un feu blanc à caractéristique différente de celle des feux sur les signaux de bifurcation et de jonction du chenal.

Les flotteurs de ces balises (bouées) lumineuses et simples peuvent être de forme et de construction quelconques, mais dans tous les cas la forme de leurs voyants doit correspondre à celle prévue par le Système de balisage uniforme sur le Danube, c'est-à-dire celle des balises (bouées) droites sera cylindrique, celle des balises (bouées) gauches, conique, celle des balises (bouées) de bifurcation et de jonction, sphérique, et celle des balises (bouées) indiquant l'axe du chenal aura la forme de « sablier ».

Les voyants peuvent être compacts ou ajourés.

Sur les sections où par suite des conditions spécifiques du fleuve les corps de rotation ne sont pas utilisables, les voyants des balises (bouées) simples peuvent être plats.

Selon les sections du fleuve, la hauteur minima des voyants sur les balises (bouées) lumineuses et simples sera la suivante :

0,8 m en amont de Gönyü
1,2 m en aval de Gönyü

Les balises (bouées) simples *doivent* être munies de matières réfléchissantes. Les balises (bouées) éclairées *peuvent* être munies de matières réfléchissantes. Les couleurs des matières réfléchissantes doivent correspondre aux couleurs adoptées pour les feux des balises (bouées).

Toutes les balises (bouées) peuvent être munies de réflecteurs radar. Ces réflecteurs doivent être installés de façon à ne pas modifier la forme des voyants.

Les signaux auxiliaires prévus dans le Système de balisage uniforme du Danube sont des jalons et des espars de construction quelconque, mais leur voyant doit correspondre à celui 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 sur les jalons et les espars, les voyants peuvent être plats.

Les dimensions minima des voyants sont les suivantes :

- voyant cylindrique: hauteur 0,4 m, base 0,3 m (diamètre ou largeur)

– voyant conique : côtés 0,4 m

voyant sphérique : diamètre 0,4 m
voyant en forme de «sablier»: hauteur 0,4 m, base 0,3 m.

Pour signaler la bifurcation, la jonction et l'axe du chenal sur les sections du fleuve où la navigation est pratiquée de jour et de nuit, il convient de placer des balises (bouées) lumineuses seulement, 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

- 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: Balise cylindrique ou flotteur de forme et construction quelconques avec voyant cylindrique.
- 3. Couleur du signal: Balise, flotteur et voyant (cylindrique), peints en rouge.
- 4. Couleur et caractéristique du feu : Feu rouge à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,8 sec. ; période totale, 3,5 sec.
 - 5. Couleur de la matière réfléchissante : rouge.
- 6. 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, et son voyant est rouge; l'espar et son voyant sont rouges.

Les jalons et les espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée)

droite.

7. L'emploi sur ce signal d'un réflecteur radar est facultatif.

Balise (bouée) lumineuse et simple, jalon et espar gauches

- 1. Dénomination et but du signal: La balise (bouée) gauche fait partie du balisage flottant et 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: Balise conique ou flotteur de forme et de construction quelconques, avec voyant conique, la pointe tournée vers le haut.

- 3. Couleur du signal: Balise, flotteur et voyant (conique) peints en noir.
- 4. Couleur et caractéristique du feu : Feu vert à éclats isolés : lumière 0,7 sec.; occultation, 2,8 sec.; période totale, 3,5 sec.

5. Couleur de la matière réfléchissante : vert.

6. 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, et sont voyant est noir; l'espar et son voyant sont noirs.

Les jalons et espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée)

gauche.

7. L'emploi sur le signal d'un réflecteur radar est facultatif.

B. SIGNAUX DE JONCTION ET DE BIFURCATION DU CHENAL

Balise (bouée) lumineuse et simple, jalon et espar de jonction et de bifurcation

- 1. Dénomination et but du signal : La balise (bouée) de jonction et de bifurcation fait partie du balisage flottant ; elle signale 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 construction quelconques, avec voyant sphérique. Dans des cas exceptionnels le voyant sphérique peut être remplacé par un disque.

3. Couleur du signal: Flotteur peint en noir et voyant sphérique barré de raies rouges et noires horizontales (deux de chaque couleur).

4. Couleur et caractéristique du feu : Feu blanc scintillant : lumière, 0,5 sec.; éclipse, 0,5 sec.; période totale, 1,0 sec.

5. Couleur de la matière réfléchissante : blanc.

6. Jalon et espar de jonction et 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 et espars servent aux mêmes fins que la balise (bouée) de

jonction et de bifurcation.

7. L'utilisation sur le signal d'un réflecteur radar est facultative.

C. SIGNAUX INDIQUANT L'AXE DU CHENAL

Balise (bouée) lumineuse et simple et espar indiquant l'axe du chenal

- 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 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 isolés : lumière, 0,7 sec.; occultation, 2,8 sec., période totale, 3,5 sec.
 - 5. Couleur de la matière réfléchissante : blanc.
- 6. 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) qui s'alternent 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.

7. L'emploi d'un réflecteur radar sur le signal est facultatif.

PARTIE II

SIGNAUX COTIERS BALISANT LA DIRECTION, LES TRAVERSEES, LA POSITION DE L'AXE DU CHENAL PAR RAPPORT AUX RIVES, LES POINTS SAILLANTS DE LA RIVE ET LES DANGERS PENETRANT DANS LE LIT Le Système de balisage uniforme sur le Danube prévoit des signaux côtiers pour le balisage des directions, des traversées, de la position de l'axe du chenal par rapport aux rives, des points saillants de la rive et des dangers pénétrant dans le lit*.

Les feux côtiers (phares) de la rive droite ont un feu rouge, ceux de la

rive gauche, un feu vert.

Les feux côtiers (phares) installés à l'entrée des hivernages et des bassins portuaires ont un feu fixe vert.

Les signaux de traversée et les jalons d'alignement des deux rives ont un feu jaune.

Les feux côtiers (phares) de jonction et de bifurcation ont un feu blanc.

Les poteaux des signaux côtiers sont peints en blanc (exception faite de ceux des jalons d'alignement pouvant être peints, en certains cas, en noir); ils peuvent être de construction quelconque, mais leurs voyants et panneaux doivent avoir les formes suivantes:

- sur les feux côtiers (phares), les signaux de traversée, les jalons d'alignement et les signaux côtiers non éclairés de la rive droite : panneaux carrés ;
- sur les feux côtiers (phares), les signaux de traversée, les jalons d'alignement et les signaux côtiers non éclairés de la rive gauche : panneaux losangiques ;
- sur les feux côtiers (phares) de bifurcation et de jonction : panneaux en forme de disque ;
- sur les feux côtiers (phares) d'hivernage et d'accès dans les bassins portuaires des deux rives : panneaux carrés ;
 - sur les signaux côtiers balisant les points dangereux :

sur la rive droite: panneaux triangulaires équilatéraux, placés la pointe tournée vers le bas;

sur la rive gauche: panneaux triangulaires équilatéraux, placés la pointe tournée vers le haut.

Les panneaux et les voyants de tous les signaux côtiers peuvent être construits soit d'une pièce, soit en lattis.

La hauteur minima des signaux côtiers et les dimensions minima de leurs panneaux et voyants sont les suivantes:

 hauteur des feux côtiers (phares), des signaux de traversée, des feux (phares) de bifurcation et de jonction et des feux côtiers (phares)

^{*} On entend sous "dangers pénétrant dans le lit" les têtes d'épi, la rive basse inondable, les obstacles fixes, etc.

d'hivernage et d'accès dans un bassin portuaire, 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 et les feux côtiers (phares) d'hivernage: 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 m;
 - côtés des panneaux indicateurs de traversée : 1,2 \times 0,4 m ;
- diamètre des disques sur les feux (phares) de bifurcation et de jonction: 0,8 m;
- hauteur des panneaux triangulaires équilatéraux sur les signaux côtiers balisant les points dangereux : 0,8 m.

Tous les signaux et feux côtiers doivent être installés à une hauteur qui permette aux bateliers de les identifier nettement aux plus hauts niveaux navigables.

Les panneaux des signaux côtiers non éclairés doivent être recouverts, et ceux des signaux côtiers éclairés peuvent être recouverts de matières réfléchissantes dont la couleur doit correspondre aux couleurs adoptées pour les panneaux.

La hauteur des jalons d'alignement et les dimensions de leurs panneaux seront établies dans chaque cas séparément, 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 indiqué par d'autres formes d'alignement, tel l'alignement de pointage dont les dimensions seront également établies pour chaque cas séparément, selon la longueur de la section de perceptibilité.

FEU COTIER (PHARE) DE LA RIVE DROITE

- 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 par rapport aux rives; avec les signaux flottants il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive droite, et sert en même temps de point de repère.
- 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 est rouge et bordé de deux étroites bandes blanches horizontales.
- 4. Couleur et caractéristique du feu : Feu rouge à éclats isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 4,8 sec. ; période totale, 5,5 sec.

Ce feu est facultatif sur la section en amont de Gönyü; si les conditions locales exigent son emploi, sa caractéristique sera la suivante : lumière,

4,8 sec.; occultation, 0,7 sec.; période totale, 5,5 sec. (feu à occultations isolées).

5. L'emploi sur le signal d'un réflecteur radar est facultatif.

FEU COTIER (PHARE) DE LA RIVE GAUCHE

- 1. Dénomination et but du signal : Le feu côtier (phare) de la rive gauche fait partie du balisage côtier et indique approximativement la direction du chenal par rapport à la rive ; avec les signaux flottants il balise le chenal là où celui-ci s'approche de la rive gauche, et sert en même temps de point de repère.
- 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 plateforme 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 isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 4,8 sec. ; période totale, 5,5 sec.

Ce feu est facultatif sur la section en amont de Gönyü; si les conditions locales exigent son emploi, sa caractéristique sera la suivante: lumière, 4,8 sec.; occultation, 0,7 sec.; période totale, 5,5 sec. (feu à occultations isolées).

5. L'emploi d'un réflecteur radar sur le signal est facultatif.

SIGNAL DE TRAVERSEE DE LA RIVE DROITE (simple et double)

- 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.
- 2. Forme du signal: Poteau ayant au sommet un fanal éclairant en direction de l'axe du chenal. Le panneau-indicateur de la traversée, placé sous la plate-forme du fanal forme avec le poteau un angle de $50-60^{\circ}$ 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 groupes d'éclats (à caractéristique paire): lumière, 0,7 sec.; occultation, 0,7 sec.; lumière, 0,7 sec.; occultation, 2,9 sec.; période totale, 5 sec.

SIGNAL DE TRAVERSEE DE LA RIVE GAUCHE

(simple et double)

- 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.
- 2. Forme du signal : Panneau ayant au sommet un fanal éclairant en direction de l'axe du chenal. Le panneau-indicateur de traversée installé sous la plate-forme du fanal forme avec le poteau un angle de $50-60^\circ$. 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 isolés : lumière, 0,7 sec. ; occultation, 2,8 sec. ; période totale, 3,5 sec.

JALONS D'ALIGNEMENT DE LA RIVE DROITE (avant et arrière)

- 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.
- 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 du feu : Feu jaune. Sur le jalon avant, feu intermittent : lumière, 2,5 sec. ; occultation, 2,5 sec. ; période totale, 5 sec. ; sur le jalon arrière, feu fixe.

JALONS D'ALIGNEMENT DE LA RIVE GAUCHE

(avant et arrière)

- 1. Dénomination et but du 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.
- 2. Forme du signal: Poteau ayant au sommet un fanal éclairant dans une direction déterminée. Un panneau losangique est installé sous la plateforme 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. Sur le jalon avant, feu intermittent : lumière, 2,5 sec.; occultation, 2,5 sec.; période totale : 5 sec.; sur le jalon arrière, feu fixe.

FEU DE JONCTION ET DE BIFURCATION (PHARE)

- 1. Dénomination et but du signal. Le feu de jonction et de bifurcation (phare) est installé aux extrémités d'une île, aux points où celle-ci partage le lit en deux bras navigables, ainsi que sur la rive, aux points où confluent des canaux et des affluents 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, disque barré de raies noires et rouges horizontales qui s'alternent (deux de chaque couleur).
- 4. Couleur et caractéristique du feu : Feu blanc intermittent : lumière, 2,5 sec. ; occultation, 2,5 sec. ; période totale, 5 sec.
 - 5. L'emploi sur le signal de réflecteur radar est facultatif.

FEU COTIER (PHARE) D'HIVERNAGE ET D'ACCES DANS UN BASSIN PORTUAIRE

- 1. Dénomination et but du signal. Le feu côtier (phare) d'hivernage et d'accès dans 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. De nuit, cette inscription doit être bien visible.
- 3. Couleur du signal: Signal et partie frontale du fondement blancs, inscriptions en noir.
 - 4. Couleur et caractéristique du feu : Feu vert fixe.

SIGNAUX COTIERS INDIQUANT LES POINTS DANGEREUX

Les points dangereux et les côtés du chenal seront balisés par les signaux flottants (balise-bouée, espar et jalon) prévus dans la partie I du Système uniforme. Toutefois, si dans certains cas il est plus opportun d'établir des signaux côtiers, le balisage employé sera le suivant :

Signal côtier indiquant les points dangereux de la rive droite

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive droite est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digues, épis, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants inondables en période de hautes eaux.
- 2. Forme du signal: Poteau portant au sommet un panneau triangulaire équilatéral, la pointe tournée vers le bas.
- 3. Couleur du signal : Poteau blanc, panneau blanc bordé d'une bande rouge pouvant être recouverte d'une matière réfléchissante rouge.

Signal côtier indiquant les points dangereux de la rive gauche

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal côtier indiquant les points dangereux de la rive gauche est un signal auxiliaire marquant tout ouvrage pénétrant dans le lit (digues, épis, etc.); il peut également servir au balisage des points saillants inondables en période de hautes eaux.
- 2. Forme du signal: Poteau portant au sommet un panneau triangulaire équilatéral, la pointe tournée vers le haut.
- 3. Couleur du signal : Poteau blanc, panneau blanc bordé d'une bande noire pouvant être recouverte d'une matière réfléchissante verte.

Signal côtier non éclairé de la rive droite

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal côtier non éclairé de la rive droite fait partie du balisage côtier. Il n'est employé que dans des cas exceptionnels sur les sections à lit étroit, afin d'indiquer approximativement la direction du chenal.
- 2. Forme du signal: Poteau portant au sommet un panneau carré recouvert de matière réfléchissante.
- 3. Couleur du signal : Le poteau est blanc ; le panneau carré est rouge bordé en haut et en bas d'une bande blanche étroite.
 - 4. Couleur de la matière réfléchissante : rouge.

Signal côtier non éclairé de la rive gauche

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal côtier non éclairé de la rive gauche fait partie du balisage côtier. Il n'est employé que dans des cas exceptionnels sur les sections à lit étroit, afin d'indiquer approximativement la direction du chenal.
- 2. Forme du signal: Poteau portant au sommet un panneau losangique recouvert de matière réfléchissante.
- 3. Couleur du signal : Le poteau est blanc, la partie supérieure du panneau losangique est noire et la partie inférieure blanche.
 - 4. Couleur de la matière réfléchissante : vert.

PARTIE III

SIGNALISATION DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS, DES ECLUSES ET DES SECTIONS FERMEES A LA NAVIGATION

Le Système de balisage uniforme 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 fixes. Les passes navigables fixées pour la navigation dans les deux sens sont signalées des deux côtés, 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 plusieurs passes navigables, dont les unes uniquement pour les avalants et les autres pour les montants, le côté des passes où le

passage est interdit sera signalé par des signaux d'interdiction.

De jour, l'axe de la largeur libre de la passe navigable d'un pont fixe sera indiquée soit par un panneau losangique jaune (trafic dans les deux sens), soit par deux panneaux losangiques jaunes superposés (trafic en sens unique) installés sur l'armature du pont. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les passes navigables des ponts peuvent être signalées par des réflecteurs radar.

De nuit, l'axe de la largeur libre de la passe navigable sera signalée, selon le cas, par un feu jaune (trafic dans les deux sens) ou par deux feux jaunes superposés (trafic en sens unique). Toutefois, à la place de ces feux on peut utiliser des panneaux losangiques jaunes qui seront éclairés.

Quand la passe navigable d'un pont fixe n'est pas disponible dans toute sa largeur, les limites de la partie navigable en dehors desquelles il est défendu de naviguer, seront signalées par deux panneaux losangiques rouges-blancs (les deux couleurs séparées verticalement), la partie blanche tournée vers l'axe de la passe navigable. De nuit, ces panneaux seront éclairés.

La recommandation aux bâtiments de se tenir dans les limites de la partie navigable du pont sera signalée par deux panneaux losangiques verts-blancs (les deux couleurs séparées verticalement), la partie verte tournée vers l'axe de la passe navigable. De nuit, ces panneaux seront remplacés par des feux verts fixes.

La sécurité du passage par les passes de ponts fixes non signalées à cet effet 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 passage d'un pont mobile est signalée par deux panneaux losangiques juxtaposés peints en rouge et en blanc (les deux couleurs séparées verticalement), installés sur les côtés de la passe, et de nuit, par deux feux verts fixes.

Les passes de ponts fixes fermées à la navigation seront signalées de nuit par un feu rouge fixe et de jour par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'une raie horizontale blanche ou par un pavillon rouge (signaux d'interdiction).

Les ponts mobiles fermés à la navigation seront signalés : en cas d'interruption temporaire :

de nuit, par un feu rouge fixe;

 de jour, par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'une raie blanche horizontale;

en cas d'interruption prolongée :

- de nuit, par deux feux rouges fixes, superposés;

— de jour, par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'une raie blanche horizontale, installés l'un sous l'autre.

La visibilité des panneaux et des feux installés sur les passes des ponts fixes et mobiles doit permettre aux bateliers de reconnaître les passes navigables en temps utile afin de leur permettre de choisir à temps la direction de leur cours.

L'autorisation d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux verts juxtaposés et celle d'en sortir par un feu vert.

L'interdiction d'entrer dans une écluse est signalée par deux feux rouges juxtaposés, et l'interdiction d'en sortir par un feu rouge.

La fermeture prolongée d'un sas d'écluse est signalée par deux feux rouges superposés.

Le barrage provisoire d'une section de fleuve est signalé par un feu rouge fixe. Le barrage prolongé d'une section navigable est signalé par deux feux rouges fixes superposés. De jour, les feux rouges peuvent être remplacés par deux panneaux rectangulaires rouges, barrés au milieu d'un trait blanc horizontal, ou par deux pavillons rouges superposés.

Le trafic en sens unique à l'entrée et à la sortie des bassins portuaires, hivernages, etc. peut être réglé par des feux fixes rouges (entrée ou sortie interdite) ou verts (entrée ou sortie autorisée). Comme règle générale, ces signaux doivent être installés sur la droite des bateaux venant du fleuve. Toutefois, dans des cas exceptionnels, ils peuvent être installés sur la gauche des bateaux venant du fleuve; telle mesure sera portée à la connaissance des bateliers par un Avis à la batellerie.

Sur les sections de fleuve à caractère spécifique, où seul le trafic par alternat est pratiqué, la forme et la signification des signaux utilisés à cette fin 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 de fleuve doivent différer des signaux déjà adoptés pour d'autres sections de fleuve, au cas où ces derniers auraient une autre signification.

SIGNAUX MARQUANT LES PASSES NAVIGABLES DES PONTS FIXES

- 1. Dénomination et but du signal. Signaux marquant les passes navigables des ponts fixes.
- 2. La signalisation des passes navigables déterminées devant être établies pour le passage des bateaux sous les ponts fixes est 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 superposés, 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, 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, les parties peintes en blanc tournées vers l'axe de la passe;
- 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 à la navigation, elle sera signalée: 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

- 1. Dénomination et but du signal. Signaux marquant les passes navigables des ponts mobiles.
 - 2. L'autorisation de passage d'un pont mobile sera 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, les parties peintes en blanc tournées vers l'axe de la passe;
- de nuit, par deux feux verts fixes marquant la largeur de la passe mobile du pont.

L'interdiction temporaire du passage sous la partie mobile du pont sera signalée, de nuit, par un feu rouge fixe, et de jour, par un panneau rectangulaire rouge, barré au milieu d'un trait blanc horizontal.

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, placés l'un sous l'autre.

SIGNAUX MARQUANT L'ENTREE ET LA SORTIE DES ECLUSES

- 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. Si 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 signalées par deux feux rouges fixes, superposés.
- 6. L'autorisation de sortir d'une écluse est signalée par un feu vert fixe, et l'interdiction de sortir, par un feu rouge fixe.

SIGNAUX D'INTERDICTION DE LA NAVIGATION SUR CERTAINS SECTEURS

- 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, panneau rectangulaire rouge barré au milieu d'une raie blanche ou pavillon rouge. Si le passage est autorisé, il n'y a pas lieu d'appliquer ces signaux;
 - de nuit, 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 signalées :

- a) du côté libre du chenal
- de jour, par un pavillon rouge et blanc ou par un panneau rouge et blanc;
 - de nuit, par un feu rouge et un feu blanc fixes, superposés;
 - b) du côté où le chenal est fermé
 - de jour, par un pavillon rouge ou 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 visés 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 visés 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 prescriptions d'obligation, d'interdiction, de restriction ou d'indication introduites sur telle ou telle section du fleuve, le Système de balisage uniforme du Danube prévoit l'utilisation de signaux côtiers spéciaux.

Ces signaux sont des panneaux rectangulaires ou carrés portant des 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 $1,0\times1,0$ m et celles des panneaux rectangulaires de $1,5\times1,0$ 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 panneaux indiquant l'introduction d'une restriction ou avertissant les bateliers de la présence sur leur voie d'un passage de bac, d'un câble aérien, etc. seront installés aux abords (en amont et en aval) des sections auxquelles ils se rapportent afin que les bateliers puissent prendre à temps les mesures de précaution nécessaires et exécuter en toute sécurité les manoeuvres requises. Ces signaux ne seront pas placés à moins de 500 m en amont et de 300 m en aval de l'objet qu'ils signalent.

Les panneaux doivent être nettement visibles des bâtiments à tout niveau d'eau; de nuit, ils doivent être éclairés. Compte tenu des conditions locales, à défaut d'éclairage électrique les panneaux doivent être recouverts de matière réfléchissante de façon telle que leur symbole soit nettement visible.

Selon le but des signaux auxiliaires, des panneaux pourront y être ajoutés pour indiquer les limites de la section à laquelle ils se rapportent.

A. SIGNAUX D'OBLIGATION OBLIGATION DE S'ARRETER

- 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

- 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, avec au milieu une flèche noire horizontale.

OBLIGATION D'EMETTRE UN SIGNAL SONORE

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Obligation d'émettre un signal sonore » est placé aux abords des sections où les bâtiments doivent 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, avec au milieu un disque noir.

OBLIGATION D'OBSERVER UNE VIGILANCE PARTICULIERE

- 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 à restrictions.
- 2. Forme et couleur du signal: Poteau blanc avec un panneau carré au sommet. Le panneau blanc est bordé d'une bande rouge, avec au milieu un trait noir vertical.

B. SIGNAUX D'INTERDICTION INTERDICTION D'AMARRER

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Interdiction d'amarrer » indique la limite de la section du fleuve où l'amarrage des bateaux à la rive est interdit.
- 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 ; la lettre « P » (caractère latin) est apposée en noir au milieu du panneau.

INTERDICTION DE DEPASSER

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Interdiction de dépasser » indique les limites de la section où le dépassemenet 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

- 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'ANCRER

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Interdiction d'ancrer » indique les limites de la section où il est interdit d'ancrer ou de laisser traîner les ancres.
- 2. Forme et couleur du signal: Poteau blanc portant au sommet un panneau carré. Le panneau blanc bordé d'une bande rouge et barré d'une diagonale rouge porte au milieu le dessin d'une ancre noire renversée

INTERDICTION DE CREER DES REMOUS

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Interdiction de créer des remous » indique les limites de la section où il est interdit aux bateaux 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»

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal «Renseignez-vous, il y a des restrictions» indique l'endroit 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

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal «Tirant d'air limité» indique la hauteur libre de l'ouvrage d'art rapportée 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 pan-

neau 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 tournée vers le bas; sous le triangle, des chiffres noirs indiquent, en centimètres, la hauteur libre de l'ouvrage rapportée au niveau correspondant au «0» de la station hydrométrique la plus proche.

LARGEUR LIMITEE

1. Dénomination et but du signal. Le signal «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

- 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 » (caractère latin) peinte en blanc.

AIRE D'ANCRAGE

- 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 le dessin d'une ancre blanche la tige en l'air.

AIRE DE VIRAGE "RONDEAU"

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.

CABLE AERIEN TRAVERSANT LE FLEUVE

1. Dénomination et but du signal. Le signal «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 blanche brisée, dirigée vers le coin gauche inférieur du panneau.

BACS NE NAVIGUANT PAS LIBREMENT

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Bacs ne naviguant pas ibrement » indique les sections de fleuve où passe un bac à traille.
- 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 est dessiné en blanc le contour d'un navire.

POSTE D'APPEL TELEPHONIQUE

- 1. Dénomination et but du signal. Le signal « Poste d'appel téléphonique » indique l'endroit où un tel poste se trouve.
- 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

- 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; au bas: au numérateur, la profondeur du seuil en centimètres, et au dénominateur, sa largeur en mètres.

SIGNAL INDIQUANT LA FIN D'UNE PRESCRIPTION ABSOLUE

- 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 en blanc le symbole correspondant de prescription absolue.

FORMULAIRE DE FICHE DE SEUIL DU DANUBE

Date	hydrométrique (en cm)	(en dm)	le seuil (en m)	(en m)	(en m³)	rtemarque
1.754	Niveau d'eau de la station	Profondeur sur le seuil	Largeur du chenal sur	Longueur du seuil	Débit	Remarque
Sulina Cote de la Etiag	e et mois	hydrométrio 0 » de la s de régulari	que la plus station hyo sation ado	drométrique	a position au-dessus	à partir de du niveau drométrique
		position a	partir uc 5	unna (kin) .		

1 2 3

34

5

30 31

Remarque: 1. Les données du tableau ne sont fournies que pour les périodes où les profondeurs sur les seuils sont égales ou inférieures à 20 dm en amont de Devin et à 25 dm en aval de Devin.

Les données des débits sur les seuils sont établies d'après la courbe Q=f (H), dressée sur la base des stations hydrométriques les plus proches.

Les plans des seuils sont à présenter à l'échelle de 1:5000, d'après les données d'un seul levé effectué au bas niveau (étiage), après exécution des travaux de régularisation.

NOTE EXPLICATIVE

au Formulaire de Fiche de seuil du Danube

Colonnes 3, 4 et 5 — Profondeur, largeur et longueur du seuil.

Dans la détermination des profondeur, largeur et longueur des seuils, il est recommandé de tenir compte des § 22-25 du chapitre IV, partie I des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

Colonne 2 - Niveau d'eau

Les données sur le niveau d'eau, seront indiquées dans le formulaire sur la base des relevés journaliers effectués aux stations hydrométriques les plus proches des seuils, à l'époque où les profondeurs sont inférieures ou égales à 20 dm sur le secteur en amont de Devín et inférieures ou égales à 25 dm sur le secteur en aval de Devín.

Colonne 6 - Débit d'eau

Lors du relevé du débit d'eau, il est recommandé de tenir compte des § 3-10 du chapitre I, partie I et des § 45-68 des chapitres VII et VIII, partie II des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

Point 3 des Remarques

Il serait désirable que des levés des seuils soient effectués une fois par an, à l'époque des basses eaux. Ces levés doivent comprendre toute la région du seuil ainsi que les sections situées à 500 m environ en amont et en aval du seuil.

La méthode de sondage appliquée pour l'exécution des levés et la précision des levés doivent permettre de porter sur le plan les isobathes indiquant à des intervalles de 1,0 m les sections du seuil où les profondeurs varient brusquement, et à des intervalles de 0,5 m les autres sections.

Il serait de même fort utile de mesurer également, au cours du levé des seuils, la direction et la vitesse du courant et de porter ces données sur le plan du seuil.

LISTE

DES STATIONS HYDROMETRIQUES FORMANT LE RESEAU D'INFORMATION

			Inform	ations 1	ransmis	es										
N° d'ordre	Stations hydrométriques	Niveau (nombre d'observations)	Débit	Précipitations	Température de l'eau et de l'air	Phénomènes de glaces	72-31	Pays auxqu information transmi				ns sont ises				
1	2	3	4	5	6	7	A	В	H	R 8	U	Т	Y			
TEH THE	DANIEDE		<u> </u>					T								
	DANUBE	100	N. Deville													
00001	Regensburg-				A 141											
	Schwabelweis	1	+	1	+	+	_		H	_	_	_	-			
00002	Hofkirchen	1	+	+	+	+			H	_	U	_	_			
00003	Passau			1	+	+		—	H		Ū	_	_			
00006	Engelhartszell	2	_	+	+	+		—	Н	_	Ū	T	Y			
00007	Aschach	2	i —	+	+	+		_	Н		Ū	T	_			
00008	Linz	2	+	+	<u>+</u>	+			Н	R	Ŭ	T	Y			
00009	Schwarzholz	$\bar{2}$				+		_	H		Ŭ	T				
00010	Ybbs	3	+	+	+	+	_		Ĥ		Ŭ	Ť				
00011	Krems	3	+	<u> </u>	+	+			Ĥ	R	Ŭ	Ť	Y			
00012	Vienne	3	-	+	+	+		В	H	R	Ŭ	Ť	Ŷ			
00016	Bratislava	2	+	+	+	+		B	H	R	Ŭ	_	Ŷ			
00017	Rusovce	$\bar{2}$		+		+	11		H	10	Ŭ		_			
00020	Rajka	$\tilde{2}$		+		+	A		11		Ŭ	Т	Y			
00021	Dunaremete	5			-200	+	A			R	Ŭ	Ť	Y			
00022	Komárno	2 2	+	+	++	+		В	Н	R	Ŭ	1	Ÿ			
00025	Esztergom	2	T	I	TT	+	A	B	II	n	U	T	Y			
00026	Vác	2		+	+		A				Ü	T	Y			
00027	Budapest	2				+		В		D	TT		Y			
00028	Dunaújváros	2	+	+	+ +	+	A			R	U	Т	Y			
00028	Dunaföldvár	2	+	+	+	+		В		R		_	Y			
00029		$\frac{2}{2}$	_	+	+	+	A	B		R	U		Y			
7	Paks	$\frac{2}{2}$	_	+		+	A	В		R	U	-	Y			
00031	Baja	$\frac{2}{2}$		+		+	A	B	-	_	U	_	Y			
00032	Mohács	2	+	+	+ +	+	A	B		R	U	_	Y			
00041	Bezdan	2	+	+	+	+	A	В	H	R	Ū	T	-			
00042	Apatin	2		+	11-11	+		B	H	R	U	T	-			
00043	Bogojevo	2 2	+	+	+	+		B	H	R	U	T	-			
00044	Vukovar	2		+		+-	A	В	H	R	U	Т	-			
00045	Ilok	2	_	+		+		B	H	R	U	T				
00046	Novi Sad	2	_	+	+	+		B	Η	R	U	Т	-			
00047	Zemun	$\frac{1}{2}$	-	+	+	+		В	H	R	U	T				
00048	Pančevo	2	+	+	+	+	A	\mathbf{B}	H	R	U	T	-			
00049	Smederevo	1	+	+	+	+	A	\mathbf{B}	H	R	U	T				
00050	Baziaș	1				+		B	H	_	U	Т	Y			
00051	Veliko Gradište	1	_	+		+	A	B	H	R	U	T	l _			
00052	Moldova Veche	1	+	_	+	+	A	_	H	_	Ū	T	Y			
00053	Golubac	1	_	+		+	A	_	H	R	Ū	Т	_			
00061	Drencova	1		+		+		В	Ĥ		Ŭ	T	Y			
00062	Orsova	1	+	+	+ +	+		$\tilde{\mathbf{B}}$	Ĥ		Ŭ	Î	Ŷ			
00063	Turnu Severin	1			++	+		B	Ĥ		Ŭ	Ť	Ŷ			
30000		_	j .	1 1	1 1 1		1 45 1		- 44		-	-	1 4			

1	2	3	4	5	6	7				8			
00064 00065	Prahovo Gruia	1 1	_	+	=	++	A	В	H H	R	U	T	$\frac{1}{\mathbf{Y}}$
00070	Novo Selo	1	+	+	++	+	A	-	H	R	U	T	Y
00071	Cetatea	1			_	+	A	B	H	_	U	T	Y
00072	Calafat	1		+	+	+	A	В	H	_	U	T	Y
00073	Lom	1	+	+	++	+	A	-	H	R	U	T	Y
00074	Beket	1		+	+	+	A	<u> </u>	H	_	U	T	Y
00075	Oriahovo	1	_	+	++	+	A		H	_	U	T	Y
00076	Corabia	1	-	+	_	+	A	В	H	_	U	T	Y
00077	Turnu Magurele	1	_	+	+	+	A	В	H	_	U	T	Y
00078	Svistov	1	+	+	++	+	A		H	R	U	Т	Y
00079	Zimnicea	1	—	_		+	A	В	H	_	U	T	Y
08000	Roussé	1	_	++	++	+	A	-	H	R	U	T	Y
00081	Giurgiu	1	_	+	++	+	A	В	Н	_	U	T	Y
0082	Oltenița	1	+	_	_	+	A	В	H		U	T	Y
0083	Silistra	1	+	+	++	+	A		H	R	U	T	Y
0090	Călărași	1		+	+	+	A	_	H	_	U	T	Ÿ
0091	Cernavoda	1	+	+	+	+	A	В	H	_	U	T	Y
0092	Hîrşova	1	-	+	+	+	A	_	H	_	U	T	Y
0093	Brăila	1		+	++	+	A	_	H	—	U	T	Y
0094	Galați	1	_	+	+	+	A	В	H		U	T	Y
0095	Reni	1	_	_			A	В	H	R	_	T	Y
0096	Isaccea	1	—	_	—	+	A	_	H	_	U	T	Y
0097	Tulcea	1	+	+	+	+	A		Η	_	U	T	Y
0098	Chilia	1		_	_	_	A	_	H	R	_	Т	Y
R-HI	INN												
0101	Rosenheim	1	+	+	+	+	1	1	Н				
0102	Schärding	$\tilde{3}$	1 +	+	+	+			H		U		
0102			'	,	' '	,			11				-
	SALZACH												
0111	Salzburg	2	+	+	_	+	_	_	Н	_	U	T	Y
	MORAVA							910					
0121		2							T.T		TT		7.7
0121	Moravský Ján	4		+	_	+			H		U		Y
	RABA												
0131	Szt. Gotthárd	2	+	+	+	+				_	U		Y
0132	Körmend	2		+		-	-		_	_	Ŭ	Т	Ÿ
0133	Árpás	$ar{2}$	+		+	+					Ŭ	Ť	Y
0134	Győr	$\bar{2}$		+	+	+					Ŭ	Ť	Ÿ
	V A G				1						_		•
0141		9						0	TT		TY		
0141 0142	Stražov	$\frac{2}{2}$		+		+			H		U		Y
1142	Sered	4	+	+	++	+	_		Н		U		Y
	NITRA										= 11		
0151	Nové Zámky	2	+	+	+	+	_		Н	_			
152	Nitrianska-	_	,	'	l - '	1				М			
	Streda	2	1 +	+	++	+			Н		U		Y
			'	1	' '	,							-
	HRON							77					
0161	Nova Bana	2		+	_	+			H		U	_	Y
4	IPEL' IPOLY												
0171	Holiša	1			,	,			Н				
0172	Balassagyarmat	2	+	+	+	+			11		U	T	Y
173	Ipelsky Sokolec	2		+ 1		+			Н		U	1	Y
1110		4		+	_	+			1.1		U		Y
	SIÓ												
0181	Simontornya	2	+	+		+					U		Y

1	2	3	4	5	6	7		8			
00191 00192 00196 00197 00198 00199 00200 00201 00202	DRAVA Villach Neubrücke Maribor Varaždin Ortilos Barcs Terezino Polje Donji Miholjac Osijek	2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	+++ +	+++++	+++++++++++++++++++++++++++++++++++++++	+++++++++	- B - B - B B - B - B	H R R H R R H R R H H R H H R	מממממממם	TTTTTTTTT	
00211 00212	M U R Bruck Graz	$\frac{2}{2}$	+	++	++	+++		H —	U	T	Y Y
00221 00222 00223 00224 00225 00226 00227 00228 00229 00230 00231 00236 00237	TISZA Sighet Rahov Huszt Tecső Vilok Tiszabecs Vásárosnamény Tokaj Szolnok Csongrád Szeged Senta Novi Bečej Titel	222222222222222		+++++++++++++++++++++++++++++++++++++++	 	+++++++++++++++++++++++++++++++++++++++		H — H — R R — H — H — H — H — H — H — H	מממממממן	T T T T T T T	Y — Y Y Y Y Y Y Y Y
00241 00242 00243 00244	SOMEŞ SZAMOS Dej Ulmeni Satu-Mare	2 2 2 2	<u> </u>	+ + +		++++		H — H — H — R	UUU	T	_ _ _ Y
00244	Csenger KRASNA Alsószopor	2	+	+		+		н —	U	Т	_
00261	LABOREC Michalovce	2	_	+		+		н —	U	_	Y
00271	ONDAVA Horovce	2	_	+	_	+		н —	U		Y
00281 00282	BODROG Streda nad Bodrogom Felsőberecki	2 2	<u>+</u>	+		++		H —	U	T	Y
00291 00292 00293	SLANÁ SAJO Čoltovo Sajópüspöki Felsőzsolca	2 2 2	<u>-</u>	+		+++		H —	UUU	T	
00301	RIMAVA Rimavská Sobota	2	1	-		+		н —	U		_

1	2	3	4	5	6	7			8			
00311	BODVA Szendrő	2	+	+		+				U	Т	
00321 00322 00323	HERNÁD Kysak Hidasnémeti Gesztely	2 2 2	+	+ +	_	++++		H		UUU	T	
00331 00332 00333	CRIŞUL- REPEDE Ciucea Oradea Körösszakál	2 2 2	-+	++++		+++		H		UUU	T T	
00341 00342	CRIŞUL- NEGRU Beiuş Tinca	2 2		++		++		H H		U	T	
00351 00352	CRIŞUL-ALB Gurahonţ Ineu	3 3	_	++++		++	_	H H		U	T	=
00361	<i>KETTŐS</i> <i>KÖRÖS</i> Békés	3	_			+				U	Т	
00371 00372	HÁRMAS KÖRÖS Gyoma Kunszent- márton	3	_		+	+ +				U U		_
00381 00382	<i>BERETEU</i> <i>BERETTYÓ</i> Marghita Berettyóújfalu	$\frac{2}{2}$	 - +	+++		+++		Н	_ R	U	T	
00391 00392 00393 00396	MUREŞ MAROS Alba-Julia Savaršin Arad Makó	$\frac{2}{2}$	+ + + +	+ + +		+++++		H H H		UUUU	$\frac{\mathbf{T}}{\mathbf{T}}$	
00401 00402 00403 00404 00405 00406 00407 00408 00409 00410	SAVA Radeče Zagreb Galdovo Jasenovac Sl. Brod Šamac Rača Mitrovica Šabac Beograd	2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	+ - + - + +	+++++++++++++++++++++++++++++++++++++++	+ + + + + + + + + + + + + + + + + + + +	+++++++++++++++++++++++++++++++++++++++	 В В	HHHHHH	R R R R R R	מממממממממ		
00421	KUPA Karlovac	2	+	+	+	+		Н		U	Т	

1	2	3	4	5	6					8			
00431 00432	UNA Bihać Bosanski Novi	$\frac{2}{2}$	+	+++	+	+		1	H	9	U	T	
00441	SANA Sanski Most	2		+	-	+	-	10.1	Н	·	U	Т	
00451	<i>VRBAS</i> Banja Luka	2	+	+	+	+	-		Н		U	Т	
00461	BOSNA Doboj	2	+	+	+	+	-		Н		U	Т	
00471 00472 00473	<i>DRINA</i> Foča Višegrád Zvornik	2 2 2	_ _ +	+++++		+ + +	_		H H H		U U U	T T T	
00481	LIM Bijelo Polje	2		+	-	+		_	Н	_	U	Т	
00491	UVAC Kokin Brod	2		+	_	+	_	1111	Н		U	Т	
00501 00502	VELIKA MORAVA Varvarin Čuprija	$\frac{2}{2}$	_	++	_	++	_		H H	R R	U	T	
00503	Ljubičevski Most	2	+		+	+	-	В	Н	R	-	Т	

LEGENDE:

A = République d'Autriche

B = République Populaire de Bulgarie H = République Populaire Hongroise

R = République Populaire Roumaine

T = République Socialiste Tchécoslovaque

U = Union des Républiques Socialistes Soviétiques
 Y = République Populaire Fédérative de Yougoslavie

+ = Information transmise par les stations

++= Information transmise par les stations sur les températures d'eau relevées deux fois par jour

SCHEMA DE CODE

de transmission des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours

Niveau 310	NNNNN	$\mathrm{D_cD_cD_fD_fH_l}$ où	$H_1H_1H_2H_2H_2$
310	 code de trandes niveaux période de se 	k moyens et min	visions à courte échéance nima, établies pour une
NNNNN	- symbole de	la station	
D_eD_c	 date du cor la prévision 	nmencement de l a été établie	la période pour laquelle
D_fD_f	 date de la fi a été établie 		our laquelle la prévision
$H_1H_1H_1$	 limite inféritraitée 	ieure du niveau	prévu pour la période
$H_2H_2H_2$	– valeur moy traitée	enne du niveau	prévu pour la période

SCHEMA DE CODE

de transmission des sommes des précipitations par décades

hh55 NNNNN IXXXS

où

hh - heures des derniers relevés

55 — date (mois)

NNNNN - symbole de la station

I - symbole permanent du groupe

XXX - quantité de précipitations liquides pour la décade

en millimètres

S — hauteur de la couche de neige d'après la sonde permanente, relevée à 7 (8) heures du jour de la transmission du télégramme et indiquée d'après la gradation donnée pour la transmission des informations

sur les niveaux observés une fois par jour.

COMMISSION DU DANUBE

Dix-neuvième session

BUDGET

de la Commission du Danube pour 1961

DEPENSES	2.848.100	50.000	723.700	174.000	450.000	70.000	15.000	145.000	10.000	108.000	14.000	31.000	4.638.800
	1. Traitements	2. Charges sociales	3. Frais d'administration	4. Missions et déplacements	5. Publications de la Commission	6. Déroulement et service des sessions	7. Acquisition de livres	8. Acquisition d'objets d'inventaire	9. Acquisition de vêtements de travail	10. Service médical	11. Frais de représentation	12. Fonds culturel	Total 4.638.800
RECETTES en forints	des Etats danubiens	4.1		5. Solde transitoire 425.800									Total 4.638.800

REGLEMENT

RELATIF AUX DROITS ET OBLIGATIONS DES FONCTIONNAIRES DU SECRETARIAT ET DES SERVICES DE LA COMMISSION DU DANUBE

Le présent Règlement a été adopté par Décision de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/47), en date du 31 janvier 1961 et s'applique à tous les fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube inscrits au tableau du personnel.

Le Règlement adopté entre en vigueur, en vertu de ladite Décision, à partir du 1er février 1961. Cette Décision annule également le « Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube » approuvé en 1954 (doc. CD/SES 11/34).

Le Règlement détermine les droits et les obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube afin de garantir l'accomplissement des tâches qui incombent à l'appareil de la Commission.

Le Directeur de l'appareil de la Commission est chargé de veiller à l'application du présent Règlement.

I. SITUATION ET OBLIGATIONS DES FONCTIONNAIRES

Art. 1 — Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission sont des fonctionnaires internationaux.

Les fonctionnaires travaillent sous la direction générale et le contrôle du Président et du Secrétaire de la Commission.

Dans leur activité les fonctionnaires sont subordonnés au Directeur de l'appareil de la Commission.

Les obligations des fonctionnaires sont déterminées par le Directeur selon les tâches des sections respectives et conformément aux Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement.

Les fonctionnaires sont tenus de remplir leurs fonctions consciencieusement, conformément aux intérêts de la Commission.

Art. 2 — La conduite des fonctionnaires doit toujours être conforme à leur qualité de fonctionnaires internationaux.

Ils ne doivent pas exercer une activité incompatible avec l'exécution le leurs obligations à la Commission, afin de ne pas porter atteinte à cette lernière.

Les fonctionnaires ne sont pas autorisés à exercer parallèlement à leur fonction à la Commission une activité permanente en dehors de la Commission.

Ils doivent s'abstenir de faire des déclarations publiques pouvant avoir des conséquences défavorables sur leur qualité de fonctionnaires internationaux.

Art. 3 — Les fonctionnaires sont tenus de garder toute discrétion sur les questions ayant trait à leur travail et en particulier de ne communiquer à personne des renseignements non publiés, sauf autorisation du Directeur.

En aucun cas il ne doivent profiter de tels renseignements dans leur propre intérêt. La cessation du service à la Commission ne les dégage pas de ces obligations.

- Art. 4 Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission doivent constamment parfaire leurs qualifications professionnelles en particulier, perfectionner leurs connaissances dans le domaine dans lequel ils travaillent et étudier les langues officielles de la Commission.
- Art. 5. Tout fonctionnaire est tenu de se comporter avec soin envers les biens de la Commission.
- Art. 6 Sauf instruction contraire du Directeur, les fonctionnaires travaillent normalement 40 heures par semaine, conformément à l'horaire établi.

Les jours chômés sont le dimanche ainsi que les jours de fête nationale et autres jours de congé officiel du pays où siège la Commission du Danube.

Les fonctionnaires qui désirent observer les fêtes nationales du pays dont ils sont ressortissants ont droit à congé pendant ces jours.

II. NOMINATION DES FONCTIONNAIRES

- Art. 7 Le personnel de l'appareil de la Commission est composé des ressortissants des Etats danubiens membres de la Commission, conformément à l'art. 40 des Règles de procédure de la Commission du Danube et selon le tableau du personnel approuvé par la session.
- Art. 8 Le Directeur, ses adjoints et les chefs de section sont nommés par la Commission sur recommandation du représentant du pays dont ils sont ressortissants.

Tous les autres fonctionnaires sont nommés par le Président et le Secrétaire de la Commission après consultation du Directeur, sur la base de la lettre de recommandation du représentant respectif.

L'accord du fonctionnaire lui est demandé lors de sa nomination.

Les formalités de nomination du fonctionnaire sont accomplies sous forme d'ordonnance du Directeur, indiquant les dates de sa nomination et de son entrée en fonctions, le poste occupé et son traitement.

Sur demande du fonctionnaire, une copie de cette ordonnance peut lui être délivrée.

Le fonctionnaire nommé à la Commission doit prendre connaissance des décisions et des dispositions de la Commission qui définissent ses droits et ses obligations, fait qu'il confirmera par sa signature.

Art. 9 — Lors de la nomination ou de la mutation d'un fonctionnaire, les exigences suivantes doivent être prises en considération, conformément à l'article 40 des Règles de procédure de la Commission du Danube : la connaissance d'au moins une des langues officielles de la Commission du Danube, la qualification requise confirmée par les documents correspondants, l'expérience dans le travail auquel il est affecté, la compétence et la bonne foi dans l'accomplissement de ses fonctions.

III. TRAITEMENTS ET SUPPLEMENTS

- Art. 10 Tous les traitements et suppléments versés aux fonctionnaires sont prélevés sur le budget de la Commission et établis par décision de la Commission du Danube, conformément au tableau du personnel.
- Art. 11 Tout fonctionnaire a droit à une augmentation pour ancienneté de service.

- Art.~12-a) Pour la connaissance de la deuxième langue officielle de la Commission ou d'une des langues des pays danubiens, s'il connaît bien une des langues officielles de la Commission, tout fonctionnaire reçoit une prime linguistique de 5 à 15% de son traitement, suivant le degré de connaissance, aucun fonctionnaire ne pouvant bénéficier d'une prime linguistique pour la connaissance de sa langue maternelle, ni recevoir plus d'une prime linguistique.
- b) Le degré de connaissance des langues sera déterminé sur la base d'une vérification effectuée par une commission d'examen établie par le Directeur.
- Art. 13 Tout fonctionnaire ayant des enfants mineurs ou des enfants majeurs étudiants ou frappés d'incapacité de travail reçoit mensuellement une allocation de 500 forints par enfant. Cette allocation sera établie sur la base d'un document.

IV. CONGES

Art. 14 — Tout fonctionnaire a droit annuellement à 26 jours ouvrables de congé payé. Le fonctionnaire partant en congé dans le pays où il a

son domicile permanent a droit à un congé payé supplémentaire dont la durée correspondra au nombre de jours requis pour le voyage.

- Art. 15 Dans des cas exceptionnels le Directeur a le droit d'accorder au fonctionnaire un congé payé supplémentaire jusqu'à concurrence de 7 jours consécutifs.
- Art. 16 En cas de nécessité, tout fonctionnaire peut obtenir, sur décision du Directeur, un congé non payé jusqu'à concurrence de 3 mois.
- Art. 17 Tout fonctionnaire de sexe féminin a droit à un congé de maternité pré- et post-natal payé d'une durée totale de 4 mois.
- Art. 18 a) Tout fonctionnaire, qui lors de la cessation de son service n'a pas épuisé le congé annuel auquel il a droit, reçoit une somme correspondant au nombre des jours de congé annuel accumulés.
- b) Tout au plus la moitié du nombre des jours de congé annuel dus au cours d'une année peut être reportée à l'année suivante, le nombre total des jours de congé annuel accumulés ne pouvant dépasser 39 jours ouvrables.

Au cas où la disposition de cet alinéa ne peut être appliquée pour des raisons de service, les jours de congé annuel accumulés seront reportés à l'année suivante.

- Art. 19 Les jours de maladie survenue au cours du congé annuel ne sont pas comptés comme jours de congé annuel à condition de présenter un certificat médical officiel attestant que l'intéressé a été malade pendant les jours en question.
- Art. 20 Aucun fonctionnaire ne doit être rappelé de son congé annuel sans l'approbation du Directeur. Tout fonctionnaire ainsi rappelé qui, par la suite, continue à passer son congé annuel au lieu d'où il a été rappelé, a droit au remboursement des frais de voyage aller et retour à ce lieu.

V. CONGE DE MALADIE

- Art. 21 Tout fonctionnaire a droit à un congé de maladie à plein traitement pendant trois mois au maximum et à demi-traitement pendant trois mois au maximum, au cours d'une période de six mois consécutifs, étant entendu que le total du congé de maladie accordé au cours d'une période de deux années consécutives ne peut dépasser 9 mois, dont 4 mois et demi à plein traitement et 4 mois et demi à demi-traitement.
- Art. 22 Tout fonctionnaire bénéficie d'un congé de maladie de plus de trois jours ouvrables consécutifs s'il présente un certificat médical attestant qu'il n'a pas été en état d'exercer ses fonctions.

VI. SUBSIDES ET TRAITEMENT MEDICAL

- Art. 23 En cas de naissance survenue à son foyer, tout fonctionnaire a droit à un subside équivalant à un demi-mois de son traitement de base.
- Art. 24 Les frais de traitement médical des fonctionnaires et des membres de leur famille pendant le séjour à l'hôpital ou dans d'autres établissements de cure du pays où siège la Commission, sont prélevés sur le budget de la Commission.
- Art. 25 Par décision du Directeur, un subside équivalant à la moitié de son traitement de base mensuel peut être accordé à tout fonctionnaire partant en congé.
- Art. 26 En cas d'invalidité permanente confirmée par un certificat médical, survenue par suite d'accident ou de maladie lié à l'exercice de ses fonctions, tout fonctionnaire reçoit une indemnité unique jusqu'à concurrence de six mois de traitement sur décision du Président et du Secrétaire de la Commission.

En cas de décès du fonctionnaire survenu à la suite des circonstances susmentionnées, cette indemnité est versée aux membres de sa famille.

Chaque Etat membre de la Commission du Danube règle pour ses ressortissants, conformément à sa législation nationale, les pensions pour perte permanente de la capacité de travail, vieillesse ou décès.

Art. 27 — En cas d'invalidité permanente, confirmée par un certificat médical, tout fonctionnaire reçoit, sauf dans le cas visé à l'art. 26, une indemnité équivalant à trois mois de traitement sur décision du Président et du Secrétaire de la Commission.

En cas de décès du fonctionnaire cette indemnité est versée aux membres de sa famille.

Art. 28 — En cas de décès d'un des membres de sa famille, le fonctionnaire a droit à un subside équivalant à un mois de son traitement de base.

VII. INDEMNITES DE DEPLACEMENT ET DE MISSION

- Art. 29 Les fonctionnaires affectés pour le travail permanent dans l'appareil de la Commission du Danube reçoivent :
- a) les frais de voyage du fonctionnaire et des membres de sa famille au lieu d'affectation.
- b) l'allocation journalière pour la durée du voyage, conformément aux points a) et b) de l'art. 31.
- c) les frais de transport des bagages, jusqu'à 500 kg pour un fonctionnaire qui séjournera dans le pays où siège la Commission avec sa famille, et jusqu'à 250 kg pour un fonctionnaire qui y séjournera seul, ceci jusqu'à concurrence du prix de transport par chemin de fer.

- Remarque: On entend par membre de famille l'épouse ou le mari à charge, les enfants mineurs, le père, la mère, les enfants majeurs étudiants ou frappés d'incapacité de travail, à la charge du fonctionnaire.
- Art. 30 A son arrivée au lieu où siège la Commission le fonctionnaire nouvellement nommé reçoit une indemnité équivalant à un mois de son traitement de base.
- Art. 31 Tout fonctionnaire en mission reçoit pour la durée de la mission une indemnité journalière à raison de :
- a) 2 % de son traitement de base lors d'un voyage en dehors du pays où siège la Commission; cette somme ne pouvant dépasser 120 forints ou être inférieure à 60 forints est calculée dans la monnaie du pays où a lieu la mission, d'après le cours officiel de la Banque Nationale de Hongrie;
- b) 80 forints au plus et 45 forints au moins, lors d'un voyage sur le territoire du pays où siège la Commission.
- Art. 32 Dans le calcul des indemnités journalières visées à l'art. 31 il sera tenu compte de ce qui suit :
- a) en cas de départ avant 12 heures et de rentrée au lieu d'affectation permanente après 12 heures (heure locale), il sera compté un jour pour le départ et un jour pour l'arrivée;
- b) dans tous les autres cas le jour de départ et le jour d'arrivée sont considérés comme un seul jour;
- c) les menus frais du fonctionnaire en mission (taxi, porteur, transport des effets personnels, etc.) sont couverts par l'indemnité journalière et ne seront pas remboursés séparément.
- Art. 33 Les fonctionnaires dont le travail à la Commission du Danube a cessé reçoivent l'indemnité de départ suivante :

les fonctionnaires ayant travaillé dans l'appareil de la Commission

- a) au moins 1 an un demi-mois de traitement,
- b) au moins 2 ans un mois de traitement,
- c) au moins 4 ans un mois et demi de traitement, y compris les augmentations.
- Art. 34 Tout fonctionnaire reçoit pour la durée où il se trouve en mission les frais de logement payés sur la base des dépenses effectives, confirmées par des pièces justificatives (factures, quittances).
- Art. 35 Le prix du voyage aller-retour du siège de la Commission jusqu'au lieu de résidence permanente par le plus court chemin, est payé à tout fonctionnaire et aux membres de sa famille partant en congé annuel jusqu'à concurrence du prix du voyage par chemin de fer ou par avion, au compte du budget de la Commission.
- Art. 36 Quand le fonctionnaire est libéré du travail dans l'appareil de la Commission, il lui est payé, ainsi qu'aux membres de sa famille, les

frais de voyage jusqu'au lieu de sa résidence permanente, comme prévu à l'art. 29.

Art. 37 — Les frais de voyage et de transport des bagages, remboursés conformément aux articles du présent chapitre, sont payés d'après les dépenses effectives.

VIII. LOGEMENT

- Art. 38 Les fonctionnaires arrivés à la Commission du Danube pour un travail permanent reçoivent un logement avec les objets d'inventaire nécessaires, selon le nombre des membres de famille vivant avec eux et compte tenu de leurs fonctions.
- Art. 39 Pour l'emploi dans leur logement des objets d'inventaire de la Commission du Danube les fonctionnaires paient mensuellement une somme égale à 0,5% de leur valeur incluse dans le bilan.

Les dépenses résultant des services publics sont payées par les fonctionnaires conformément à la législation du pays où siège la Commission.

Les loyers sont payés en partie au compte du budget de la Commission et en partie par les fonctionnaires, conformément à la décision de la Commission.

Remarque: Les frais d'entretien du logement du Directeur sont prélevés sur le budget de la Commission (loyer, chauffage, éclairage, gaz, abonnement au téléphone, objets d'inventaire nécessaires).

IX. RECONNAISSANCE DES MERITES, MESURES DISCIPLINAIRES, RESPONSABILITE MATERIELLE ET MODE DE RECOURS

- Art.~40 Les mesures suivantes s'appliquent au fonctionnaire se distinguant régulièrement par son bon travail :
 - a) reconnaissance des mérites par décision de la Commission;
 - b) reconnaissance des mérites par ordonnance du Directeur.
- Art. 41 Des sanctions pour faute grave peuvent être appliquées par le Directeur. Suivant le caractère de la faute commise, les sanctions suivantes sont applicables au fonctionnaire:
 - a) observation,
 - b) réprimande.

Dans le cas de réitération d'une faute grave, le Directeur peut prier le Président et le Secrétaire de la Commission de soulever auprès du représentant respectif la question du rappel du fonctionnaire en question.

Si le Président et le Secrétaire soulèvent auprès du représentant respectif la question du rappel d'un fonctionnaire nommé par la Commission du Danube, ils doivent en avertir en même temps les autres représentants.

Art. 42 — Le fonctionnaire qui a été l'objet d'une sanction peut recourir contre la décision du Directeur dans un délai de 15 jours à dater de la sanction prononcée.

Le recours est examiné par le Président et le Secrétaire de la Commission.

Art. 43 — Tout fonctionnaire, qui par sa faute a causé un dommage matériel à la Commission, est tenu de l'en dédommager. Au cas où le montant du dommage excède trois mois de traitement du fonctionnaire, la question du dédommagement sera résolue par décision du Président et du Secrétaire de la Commission.

X. LIBERATION DE L'EMPLOI

- Arl. 44 Le Directeur de l'appareil de la Commission libère le fonctionnaire du poste qu'il occupe en cas de rappel de celui-ci par son gouvernement ou sur sa demande personnelle, en en informant le Président et le Secrétaire. Dans le deuxième cas, le fonctionnaire doit faire part de son désir de quitter son poste par un préavis de deux mois au moins, présenté par écrit.
- Art. 45 Si la qualification professionnelle du fonctionnaire ne répond pas aux exigences requises pour l'accomplissement de son travail, le Président et le Secrétaire, sur proposition du Directeur, peuvent soulever auprès du représentant respectif la question du rappel de ce fonctionnaire nommé par eux.
- Art. 46 Les formalités de libération du fonctionnaire sont accomplies sous forme d'ordonnance du Directeur, sur instruction du Président et du Secrétaire.
- Art. 47 Lors de sa libération du travail, tout fonctionnaire reçoit du Directeur un certificat portant mention de la nature des fonctions remplies, du poste occupé, du traitement et de la durée du service dans l'appareil de la Commission.

Dix-neuvième session

TRAITEMENTS DES FONCTIONNAIRES DE LA COMMISSION DU DANUBE INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL

en forints

Nº d'ordre	Fonctions	Traitements
1.	Directeur	8.100
$\hat{2}$.	Directeur-adjoint	7.700
3.	Chef de section	6.800
4.	Ingénieur en chef	6.000
5.	Juriste en chef	6.000
6.	Economiste en chef	6.000
7.	Ingénieur	5.600
8.	Interprète en chef	5.600
9.	Interprète	5.100
10.	Technicien	4.800
11.	Statisticien	4.800
12.	Caissier-comptable	4.800
13.	Correcteur-sténodactylographe	4.300
14.	Archiviste-bibliothécaire	4.300
15.	Intendant de l'immeuble	4.300
16.	Sténodactylographe	4.000

Dix-neuvième session

RAPPORT

de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions d'ordre juridique et financier

La réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions d'ordre juridique et financier, convoquée conformément au point 19 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960, s'est tenue à Budapest du 6 au 14 mai 1960.

Aux travaux de la réunion ont pris part les experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

La réunion a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube, M. Stoïtchev.

Sur proposition de M. Iegorov (Union Soviétique), M. Svátek (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion. Sur proposition de M. Nae (Roumanie), M. Roóz (Hongrie) a été élu vice-président.

La réunion a adopté l'ordre du jour proposé par le Secrétariat, qui comportait les questions recommandées par le point 19 du plan de travail de la Commission.

Au point 1. lit. a) de l'Ordre du jour: Examen du projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

Le projet de Règlement modifié relatif aux droits et obligations des fonctionnaires de la Commission, établi par le Secrétariat (doc. CD/SES 18/8) a servi de base pour la discussion à ce point.

Le projet du Règlement a été discuté point par point.

En conclusion, la réunion a élaboré un nouveau projet de Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, qu'elle estime pouvoir être présenté à l'examen de la XIX° session de la Commission.

Au cours de la discussion les opinions suivantes ont été exprimées à certains articles du projet de Règlement:

Article 7 - Immunité diplomatique

La réunion s'est prononcée pour la première variante du projet de Règlement présenté par le Secrétariat.

L'expert hongrois a informé la réunion que le Gouvernement hongrois est prêt à conclure avec la Commission du Danube un accord qui permettrait de régler toutes les questions liées à l'activité de la Commission dans le pays ainsi que les questions des privilèges et de l'immunité des fonctionnaires, conformément aux obligations qui découlent de l'article 16 de la Convention.

Tous les experts ont trouvé utile la conclusion d'un tel accord. La majorité était d'avis qu'il n'y avait pas de fondement juridique pour prévoir la solution de cette question dans le Règlement examiné.

L'expert de la Yougoslavie, acceptant la première variante de l'art. 7 du projet, a exprimé l'opinion qu'il serait utile de régler dans le Règlement même les privilèges et l'immunité à accorder aux fonctionnaires nommés par le Président et le Secrétaire sur la base d'une lettre de recommandation du représentant respectif. L'accord qui serait conclu entre le Gouvernement du pays où siège la Commission et la Commission devrait prévoir, à côté d'autres questions, les privilèges et l'immunité seulement à l'égard des fonctionnaires nommés par le Président et le Secrétaire, la situation des fonctionnaires nommés par la Commission étant réglée par l'art. 16 de la Convention.

L'expert de la Yougoslavie s'est aussi prononcé contre la conclusion d'accords avec les pays membres de la Commission du Danube, prévue dans la proposition présentée antérieurement par le Gouvernement hongrois, les Etats membres de la Commission étant obligés, selon l'avis de l'expert yougoslave, de prêter aux fonctionnaires de la Commission le concours nécessaire à l'exécution de leurs tâches en vertu de l'art. 19 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube. Toutefois, il a constaté la nécessité de conclure un accord entre les pays membres de la Commission afin de régler le statut même de la Commission (privilèges et immunité), les relations financières, y compris les facilités douanières, en s'inspirant des principes de l'accord correspondant conclu entre l'Organisation des Nations Unies et le pays où elle siège. Ce point de vue a été partagé par l'expert autrichien.

Les autres experts n'ont pas partagé ce point de vue, jugeant qu'on ne pouvait interpréter l'art. 19 de la Convention comme assurant les privilèges et immunités aux autres fonctionnaires de la Commission du Danube. La situation de ces fonctionnaires ne peut être résolue que par arrangement spécial entre les Etats membres de la Commission.

Article 9 — Les experts ont conclu que pour ce point concernant la nomination des autres fonctionnaires (ceux qui ne sont pas nommés par la Commission) il serait opportun de conserver la rédaction du Règlement en vigueur, correspondant à l'art. 39 des Règles de procédure de la Commission.

L'expert de la Yougoslavie a estimé plus adoptable du point de vue pratique la proposition du Secrétariat, selon laquelle tous les autres fonction-

naires (ceux qui ne sont pas nommés par la Commission) sont nommés par le Directeur de l'appareil sur instructions du Président et du Secrétaire.

Article 14 (15*) — La réunion a examiné la proposition du groupe mixte composé d'experts hongrois et d'experts de l'appareil de la Commission d'augmenter l'allocation pour enfants de 220 forints à 500 forints par mois pour les fonctionnaires venus de l'étranger. Cette proposition a été soutenue par les experts de la Yougoslavie, de l'Autriche et de la Hongrie.

L'expert bulgare a jugé nécessaire d'augmenter l'allocation pour enfants à tous les fonctionnaires, y compris ceux qui sont ressortissants du pays où siège la Commission du Danube.

L'expert tchécoslovaque a proposé d'augmenter les allocations seulement pour les enfants d'âge préscolaire et pour les enfants d'âge scolaire des fonctionnaires venus de l'étranger, qui pour des raisons objectives sont restés dans leur pays, sans augmenter l'allocation pour les enfants étudiant dans des institutions d'enseignement supérieur, qui reçoivent une bourse d'Etat. Cette proposition a été soutenue par les experts de la Roumanie et de l'Union Soviétique.

En résultat, il a été décidé de présenter les trois variantes à l'examen de la session sans les refléter dans le projet de Règlement.

Article 26 (29) — Selon l'opinion des experts tchécoslovaques, ce point devrait être conservé dans la rédaction du Règlement en vigueur, qui détermine plus exactement les raisons pour lesquelles le Directeur accorde un subside pour traitement médical. Toutefois, les autres experts ont jugé que la rédaction proposée par le Secrétariat serait plus adéquate, ayant en vue la fixation d'une pratique existant déjà dans l'appareil de la Commission et selon laquelle un subside pour traitement médical est versé aux fonctionnaires lors de leur départ en congé pour l'acquisition de places dans des sanatoriums ou maisons de repos, ou pour couvrir d'autres dépenses liées au rétablissement de l'état de santé du fonctionnaire.

Article 29 (32) — L'expert de la Yougoslavie a émis l'opinion sur la nécessité de verser les allocations journalières prévues au point b) de cet article également aux membres de famille.

L'expert autrichien a exprimé le désir que la remarque à cet article s'applique aussi aux autres personnes à la charge du fonctionnaire.

Article 39 (43) — Tous les experts se sont prononcés en faveur de ce que la partie du loyer des fonctionnaires payée au compte du budget de la Commission soit augmentée à 75%. Toutefois, ayant en vue que ce pourcentage peut changer selon le coût effectif de la location, il a été considéré qu'il serait plus opportun de ne pas l'indiquer dans le Règlement et de rédiger le deuxième alinéa de cet article comme suit:

«Les dépenses résultant des services publics sont payés par le fonctionnaire conformément à la législation du pays où siège la Commission.

^{*} Le chiffre entre paranthèses indique l'article du projet de Règlement examiné (doc. CD/SES 18/8).

Le loyer est payé en partie au compte du budget de la Commission et en partie par les fonctionnaires, conformément à la décision de la Commission.»

Tenant compte qu'après un certain temps le fonctionnaire a partiellement ou totalement remboursé la valeur des objets se trouvant dans son logement (versement du prix de location), l'expert yougoslave a estimé que le fonctionnaire devrait avoir le droit d'acheter ces objets moyennant versement du solde de leur valeur intégrale. A ce sujet l'expert yougoslave a exprimé le désir que l'appareil de la Commission du Danube prépare une information sur cette question.

Article 43 (46) — Lors de l'examen de la question concernant le remboursement des dommages matériels causés à la Commission par un fonctionnaire, trois points de vue ont été exprimés. Selon le premier, les dommages matériels causés par la faute du fonctionnaire sont à rembourser intégralement. Cette proposition a été soutenue par les experts de la Yougoslavie et de la Hongrie. Selon le deuxième, défendu par l'expert de la Tchécoslovaquie, les dommages causés doivent être remboursés intégralement, mais jusqu'à concurrence de 3 mois de traitement du fonctionnaire. Selon le troisième point de vue reflété dans le projet de Règlement examiné, le montant du remboursement ne devrait pas dépasser le tiers du traitement de base du fonctionnaire.

En connexion avec ceci, les experts ont proposé d'exclure de cet article du projet les termes « jusqu'à concurrence du tiers de son traitement » et aussi le deuxième alinéa, laissant la solution de ce problème à la session. Par ailleurs, l'expert soviétique a noté que conformément à la législation sur le travail en vigueur dans son pays, les dommages causés sont en général remboursés jusqu'à concurrence du dommage effectif, sans toutefois dépasser le tiers du traitement de base.

Article 42 (47) — L'expert autrichien a proposé que le droit de recours contre une décision du directeur accordé au fonctionnaire joue aussi à l'égard de l'article 43 (46) concernant le remboursement des dommages matériels causés à la Commission par un de ses fonctionnaires et que les recours concernant les articles 42 (43) et 43 (46) soient examinés par la Commission.

Les autres experts ont été d'avis qu'il serait utile de laisser au fonctionnaire le droit de recours contre une décision du Directeur dans le cadre du Règlement en vigueur, c'est-à-dire de l'appliquer seulement au cas où le Directeur adopterait des mesures de sanction contre le fonctionnaire.

Au point 1 lit. b) de l'Ordre du jour — Modification des traitements des fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube.

Cette question a été discutée sur la base du rapport établi en commun par les experts hongrois et les experts de l'appareil de la Commission.

Au cours de la discussion, les experts de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique, de la Roumanie et de la Bulgarie ont exprimé l'opinion qu'une augmentation moyenne de 15%, différenciée par fonctions de manière à augmenter dans une plus grande proportion les traitements bas et dans une moindre proportion les traitements élevés, serait possible.

L'expert yougoslave, tout en se prononçant pour une augmentation plus élevée, s'est rallié à la proposition visant une augmentation de 15% sous condition que celle-ci soit linéaire et appliquée à toutes les catégories de fonctionnaires, et que les allocations pour enfants soient aussi augmentées à 500 forints. Cet avis a été aussi soutenu par l'expert de l'Autriche.

L'expert hongrois également s'est prononcé pour une augmentation de 15%, sans toutefois préciser le mode à appliquer.

En connexion avec cette question, les experts ont demandé à l'appareil de la Commission de préparer pour la session le tableau des nouveaux traitements en deux variantes, dont l'une prévoyant une augmentation linéaire de 15 % et l'autre une augmentation différentielle de 15 % en moyenne. Le désir a été formulé que l'appareil élabore les données indiquant les effets budgétaires de l'augmentation envisagée.

Au point 2 de l'Ordre du jour — 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 d'un nouveau membre.

Les experts ont échangé leurs vues sur les propositions ci-dessous, présentées par écrit par l'Autriche :

- a) Ajouter à l'art. 11 des Règles de procédure un nouvel alinéa ainsi conçu:
- «Si, par contre, un Etat membre se démet d'une des fonctions mentionnées à l'art. 6, la place vacante sera occupée par le candidat proposé par un Etat membre, qui sera élu conformément aux dispositions de l'article 6 ».

L'expert autrichien a donné des explications sur le contenu et le but de cette proposition, notant que cette solution avait un caractère provisoire et donnait au septième Etat membre de la Commission la possibilité d'occuper un poste dirigeant dans la Commission en vertu d'un gentlemen agreement.

Les experts ont noté que pour résoudre cette question il existait encore une possibilité qui ne demanderait pas l'introduction d'un amendement de caractère provisoire à l'art. 11 des Règles de procédure, un gentlemen agreement pouvant être réalisé entre les représentants même en vertu des Règles de procédure en vigueur (art. 7). D'autre part, les experts étaient d'avis que du point de vue juridique la proposition autrichienne n'est pas en contradiction avec les dispositions de l'art. 7 de la Convention de 1948 et des Règles de procédure de la Commission et qu'elle pourrait être examinée par la Commission. Toutefois, la décision au sujet des deux possibilités, y compris la question du gentlemen agreement, n'appartient qu'aux représentants des Etats membres de la Commission.

En même temps, il a été indiqué que si la proposition autrichienne était adoptée il faudrait y apporter un petit amendement de rédaction pour indiquer que : «... la place vacante sera occupée par le candidat proposé par un des Etats membres de la Commission, qui sera élu conformément aux dispositions de l'art. 6 des Règles de procédure.»

b) Modifier le texte des Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission et à leur fonctionnement en remplaçant le poste de chef-comptable par celui de directeur-adjoint pour la comptabilité.

Constatant que la répartition des postes dans l'appareil a lieu selon un arrangement conclu entre les représentants, et qu'il appartient à la session de décider sur la question de la nécessité de modifier les Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube, les experts ont relevé qu'en vertu de l'article 7 de la Convention de 1948 il n'y avait pas, du point de vue juridique, d'obstacle à la proposition autrichienne.

c) L'expert autrichien a présenté oralement la proposition de modifier l'art. 5 des Règles de procédure pour y indiquer que tout représentant d'Etat membre peut avoir deux suppléants, et a noté que le cas échéant il suffirait de remplacer dans le troisième alinéa les mots « son suppléant » par les termes « les suppléants ». Il a expliqué que cette proposition est liée à la circonstance que, conformément à la Constitution de la République d'Autriche, les questions de navigation intérieure sont réglementées par le Ministère des Transports et par le Ministère du Commerce.

A ce sujet les experts ont estimé que du point de vue juridique il n'y avait pas d'objection contre la proposition autrichienne, étant donné que l'établissement et la modification des Règles de procédure relèvent de la compétence de la Commission.

Au point 3 de l'Ordre du jour — Echange de vues sur le projet de Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et le projet de Convention relative aux droits réels sur les bateaux en navigation intérieure.

Tous les experts ont mentionné qu'il existe dans leur pays des lois sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

La majorité a indiqué que dans leur Etat l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure avait pour but la tenue en évidence et le contrôle des bâtiments.

L'opinion a été émise que la conclusion d'une Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, séparée d'une convention relative aux droits sur les bateaux, conformément à la décision de la VII^e session du Groupe de travail du droit fluvial de la CEE, est adoptable pour les Etats membres de la Commission du Danube.

Indiquant qu'en Autriche les Registres d'immatriculation des bâtiments de navigation intérieure comprennent aussi les inscriptions sur les droits réels (propriété, usufruit, hypothèque) et que l'Autriche aurait souhaité la conclusion d'une seule convention englobant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et les droits réels, l'expert autrichien a déclaré que, dans l'intérêt de l'unification dans ce domaine, l'Autriche est prête à accepter la séparation de ces questions.

Tous les experts ont exprimé l'opinion que le projet de Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, élaboré par le Groupe de travail du droit fluvial de la CEE, peut servir de base à l'unification dans ce domaine.

RAPPORT

de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques

La réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques, convoquée en vertu du point 9 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1960, s'est déroulée du 17 au 20 mai 1960, à Budapest.

Aux travaux de la réunion ont participé les experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Populaire Roumaine, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et un expert des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne.

La réunion a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube M. Stoïtchev. Sur proposition de M. Erinine (Bulgarie), M. Tcherkavsky (Union Soviétique) a été élu président de la réunion.

La réunion a adopté l'ordre du jour ci-dessous, proposé par l'appareil de la Commission sur la base des questions qui lui ont été recommandées par les points 8 et 9 du plan de travail de la Commission.

- 1. Informations des experts sur:
 - a) la disposition, sur leurs secteurs du bassin du Danube, des principaux postes et stations hydrométéorologiques;
 - b) le programme des observations effectuées aux stations et postes hydrométéorologiques.
- 2. Elaboration de propositions sur la nécessité d'élargir le réseau des stations et postes hydrométéorologiques du bassin du Danube.
- 3. Elaboration, pour tout le réseau hydrométéorologique, d'un programme d'observations unifié et détaillé.
- 4. Echange de vues sur la possibilité de l'établissement par les services hydrométéorologiques sur le Danube, des prévisions des niveaux d'eau à courte échéance pour une période de 10 jours, d'après les principales stations hydrométéorologiques du Danube.

La réunion a écouté l'information du chef de la Section hydrométéorologique de la Commission du Danube, M. Nikolov, au sujet de la coordination des services hydrométéorologiques sur le Danube et de l'établissement des prévisions des niveaux d'eau pour une période de 10 jours.

Aux points 1, 2 et 3 de l'Ordre du jour :

La réunion a écouté les informations des experts de tous les Etats danubiens sur la disposition des principaux postes et stations hydrométéorologiques de leurs secteurs du bassin du Danube, et sur le programme des observations qui y sont effectuées.

Les experts ont noté qu'au cours de ces dernières années les Etats danubiens ont effectué un grand travail dans le domaine du développement du réseau hydrométéorologique du bassin du Danube et du programme d'observations des stations et des postes. Un certain travail a aussi été accompli en matière d'unification des méthodes d'observation.

Au cours de l'échange de vues, les experts ont précisé les données sur la composition des stations et postes hydrométéorologiques situés dans le bassin du Danube sur le territoire de chaque pays et se sont mutuellement renseignés sur leurs programmes d'observations.

Les experts ont constaté que la coordination effectuée par la Commission du Danube en matière de recherches hydrométéorologiques dans le bassin du Danube, a exigé un grand travail et a contribué à l'amélioration de la coopération entre les Etats danubiens dans le domaine de l'hydrométéorologie. Toutefois, les experts ont estimé qu'il convenait de poursuivre le travail sur ce terrain.

Les experts ont aussi noté que le réseau actuel des postes et stations hydrologiques et météorologiques du bassin du Danube était au fond suffisant-sauf dans les régions situées dans les hautes montagnes-pour l'obtention des données sur les réserves d'eaux provenant de la pluie et de la fonte, nécessaires à l'étude de la variation du niveau et du débit des eaux du Danube et de ses principaux affluents.

En résultat de l'échange de vues, la réunion des experts a estimé opportun de présenter à l'examen de la XIX^e session de la Commission du Danube :

- a) les propositions des Etats danubiens au sujet de la mise au point par l'appareil de la Commission, sur la base de la documentation fournie par les Etats danubiens, de la liste des stations formant le réseau d'informations (Annexe aux Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, adoptées à la IX^e session de la Commission du Danube, le 12 décembre 1953);
- b) la question de la possibilité de l'édition par la Commission du Danube d'une publication périodique contenant, outre le matériel préparé par la Commission, des annotations sur les plus importants travaux du domaine de l'hydrométéorologie du bassin danubien; en connexion avec ceci la réunion prie la session de charger l'appareil de la Commission du Danube d'étudier ce problème et de préparer les propositions y relatives;
- c) les propositions concernant l'établissement de contacts entre la Commission du Danube et le Groupe de travail pour l'hydrologie de l'Organisation Météorologique Mondiale, afin de mieux pouvoir coordonner les

programmes d'observations hydrométéorologiques et d'échange d'informations sur les résultats des observations;

d) les propositions à faire aux Etats danubiens en vue de l'organisation, aux stations synoptiques et climatiques, d'observations complémentaires relatives à la hauteur et à la densité de la couche de neige et de l'échange, entre eux, des résultats de ces observations.

ll serait désirable d'étendre ces observations en premier lieu aux stations situées à plus de 1000 m au-dessus du niveau de la mer, dans l-bassin supérieur du Danube ainsi que dans les bassins de ses grands afe fluents (Inn, Drava, Sava, Tisza);

e) les propositions concernant le perfectionnement des informations des Etats danubiens sur les précipitations dans les régions montagneuses du bassin au moyen de l'augmentation du nombre des stations désignées pour l'échange général de données météorologiques réalisé par liaison télégraphique directe entre les Etats danubiens.

Il conviendrait d'inclure dans cet échange en premier lieu les stations synoptiques et climatiques situées à plus de 1000 m d'altitude. La liste de ces stations serait à communiquer à l'appareil de la Commission du Danube ;

f) les propositions sur l'échange entre les Etats danubiens d'informations annuelles ayant pour but de préciser les coordonnées des courbes nécessaires au calcul des débits d'eau de l'année écoulée d'après les principaux points du Danube et les derniers alignements de ses principaux affluents.

Ces informations seraient à transmettre à tous les Etats danubiens intéressés et à l'appareil de la Commission du Danube jusqu'à la fin du premier trimestre de chaque année;

- g) les propositions sur la possibilité d'augmenter sur le territoire de chaque Etat danubien le nombre des pluviographes et des limnigraphes établis dans le bassin du Danube, en vue de l'étude des pluies torrentielles et des crues qu'elles provoquent;
- h) les propositions à faire aux Etats danubiens sur l'élargissement, aux stations et postes hydrométéorologiques du Danube, du programme des relevés de la température de l'eau pendant la période d'octobre-mars, quand la température de l'eau est au-dessous de 10° et le fleuve libre de glace, ainsi que du programe d'observation des phénomènes de glace.

Les températures de l'eau seraient à relever deux fois par jour soit à 8 h et à 20 h, soit à 7 h et à 19 h, heures locales.

Les propositions sus-mentionnées seraient à préparer par l'appareil de la Commission sur la base du présent Rapport et de la documentation fournie par les États danubiens.

En outre, les experts ont jugé qu'il serait utile que les Etats danubiens poursuivent l'exécution en commun des travaux hydrométéorologiques sur les secteurs limitrophes du Danube et en informent la Commission du Danube.

Les experts ont estimé qu'il serait nécessaire d'envoyer à l'appareil de la Commission du Danube, jusqu'au 1er octobre 1960, les précisions à apporter à la liste des stations et postes du réseau d'informations ainsi que leurs désirs en ce qui concerne les informations qu'ils voudraient avoir, et les stations et postes d'après lesquels ils voudraient les recevoir des Etats danubiens aux fins d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube et ses principaux affluents.

Il a été jugé utile d'inclure également dans la liste des stations et postes du réseau d'informations fondamental les stations synoptiques et climatiques ainsi que les postes météorologiques donnant des informations sur les précipitations.

Au point 4 de l'Ordre du jour :

Les experts ont eu un échange de vues sur le mode d'établissement dans leur pays des prévisions des niveaux d'eau pour le Danube et ses affluents et sur les possibilités d'établir les prévisions des niveaux moyens et minima sur le Danube pour une période de 5—10 jours.

Afin de mieux pourvoir la navigation danubienne en données hydrologiques, les experts ont été d'avis qu'il serait utile d'entreprendre, en 1961, l'établissement, pour les niveaux moyens et minima, de prévisions d'essai pour une durée de 10 jours pour le Danube inférieur, et de 7—10 jours pour le Danube moyen. Etant donné la complexité du régime hydrométéorologique du Danube supérieur, provoquée par la fréquence des crues, les experts ont estimé qu'il serait nécessaire d'étudier en 1960—1961 la possibilité d'établir pour ce secteur des prévisions des niveaux minima pour une durée de 3—5 jours.

Les experts de la République d'Autriche ont accepté la proposition d'étudier la possibilité d'établir à titre d'essai pour le secteur supérieur du Danube, jusqu'à Vienne, des prévisions des niveaux minima pour une période de 3-5 jours.

L'expert de la République Tchécoslovaque a communiqué son accord quant à l'établissement de prévisions d'essai pour une durée de 3-5 jours pour les niveaux moyens et minima sur le secteur du Danube de Bratislava à Komárno et d'étudier la possibilité de les prolonger à 5-7 jours.

Les experts de la République Populaire Hongroise ont communiqué que les organes compétents de leurs pays établissent pour le secteur hongrois des prévisions des niveaux d'eau pour une durée de 1-4 jours, et pendant les crues pour 3-8 jours, et ont accepté la proposition d'étudier la possibilité de l'établissement de prévisions d'essai pour une période de 7-10 jours pour les niveaux moyens et minima sur le secteur du Danube de Komárom à Mohács.

L'expert de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie a communiqué que les organismes compétents de la Yougoslavie établissent des prévisions des niveaux d'eau pour une période de 7 jours, pour le secteur yougoslave du Danube, la Sava, la Drava, la Tisza et la Velika Morava et qu'ils seraient prêts à étudier la possibilité de l'établissement de prévisions

pour une durée de 10 jours pour les niveaux moyens et minima sur ces affluents et sur le secteur yougoslave du Danube.

Les experts de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques ont informé la réunion que les services hydrologiques de leur pays travaillent à l'élaboration d'une méthode d'établissement des prévisions des niveaux moyens et minima pour une durée de 10 jours, basée sur les modifications des réserves d'eau dans le lit. Cette méthode pourrait être appliquée dans l'établissement de telles prévisions pour le secteur du Danube de Mohács à Cernavoda. Ainsi, les services hydrologiques soviétiques pourraient, avec la participation des organismes correspondants des Etats intéressés, se charger de l'établissement, pour ce secteur du Danube, des prévisions d'essai pour une période de 10 jours pour les niveaux moyens et minima, sous réserve de la réception de la part des autres Etats danubiens des informations hydrométéorologiques complémentaires nécessaires.

Les experts de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Roumaine et de la République Populaire Fédérative de Yougo-slavie ont déclaré qu'ils étaient d'accord de participer à l'établissement desdites prévisions d'essai de 10 jours pour leurs secteurs du Danube.

Les experts ont estimé qu'il serait utile que l'échange entre les Etats danubiens des prévisions d'essai pour niveaux moyens et minima, établies pour une période de 3-10 jours, soit réalisé directement, par télégraphe, et, pour autant que possible, par radio, les prévisions communiquées télégraphiquement devant être transmises par code.

L'appareil de la Commission aura à établir le schéma de ce code sur la base des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

En vue de l'établissement de ces prévisions les experts ont jugé qu'il serait nécessaire que les Etats danubiens transmettent, par télégraphe, directement au pays établissant les prévisions hydrologiques, les données sur la somme des précipitations dressées par décades d'après les stations synoptiques et climatiques du bassin du Danube qui ne font pas partie du nombre de celles désignées pour l'échange d'informations météorologiques journalières télégraphiques, directes.

Ces données doivent être transmises tous les 9°, 19° et pénultièmes jours du mois.

La liste des stations d'après lesquelles seront transmises les données sur les sommes des précipitations par décades doit être concertée par les pays dans le cadre du travail, et communiquée à la Commission du Danube.

Pour la transmission des informations sur les sommes des précipitations par décades, les experts ont recommandé d'appliquer le code télégraphique suivant :

où:

hh — heures des derniers relevés

55 — date

NNNNN - indice de la station ou du poste

I — symbole permanent du groupe

XXX — quantité de précipitations liquides pour la décade,

en millimètres

S — hauteur de la couche de neige d'après la sonde permanente, relevée à 7 (8) heures du jour de la transmission du télégramme et indiquée d'après la gradation donnée pour la transmission des informations des niveaux observés une fois par jour.

Les experts ont aussi exprimé l'opinion que les visites réciproques des spécialistes des Etats danubiens dans le domaine de l'hydrologie et de la météorologie contribueront à l'élargissement des études et de l'échange d'expérience.

Les experts de la République Populaire Hongroise ont informé la réunion qu'ils envisageaient de tenir en février 1961, avec la participation de spécialistes des Etats danubiens, des conférences sur le problème de l'établissement des prévisions hydrologiques.