

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 20

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

ТOME 20

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 20

VINGTIEME SESSION

tenue à Budapest
du 24 janvier au 7 février 1962

(Procès-verbaux N^{os} 112-115)

S O M M A I R E

	Page
LISTE DES DELEGATIONS	333
PROCES-VERBAL N° 112 (24 janvier 1962)	339
Ouverture de la session	341
Adoption de l'ordre du jour	342
Formation des groupes de travail	342
Examen du rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961	343
PROCES-VERBAL N° 113 (2 février 1962)	345
Examen du rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961	347
Examen du projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961 — 1965)	350
Examen de l'information au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube	350
Examen du projet de complément aux Recommandations rela- tives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrauliques et autres sur le Danube	350
Examen de l'information sur l'élaboration de propositions au sujet de l'unification éventuelle et de la réduction du nombre des documents de bord visés à l'article 12 des Dis- positions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	352
Examen du 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	352
Examen de l'information sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales	352
Information du Directeur sur les questions du jaugeage des bâtiments, de l'apposition des échelles de jauge et de tirant d'eau, ainsi que des marques d'enfoncement	353

Examen de la liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube.....	353
Examen de l'information de l'appareil au sujet des propositions concernant l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube	353
Examen du rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté.....	353
Examen du projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube.....	357
Examen du projet du nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.....	357
Examen du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques.....	357
Examen du projet de Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube et du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires.....	357
PROCES-VERBAL N° 114 (6 février 1962).....	363
Examen de l'information au sujet de l'élaboration d'un projet de règles unifiées applicables aux enquêtes des avaries survenues sur le Danube.....	363
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	363
Examen du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques.....	363
Examen de la question du système unique de radiocommunication des bateaux naviguant sur le Danube.....	365
Examen du projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour 1962	366
PROCES-VERBAL N° 115 (7 février 1962).....	371
Adoption du budget de la Commission du Danube pour 1962	373
Adoption de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXI ^e session	373
Examen du point « Divers » de l'ordre du jour (Information du Directeur au sujet du développement des contacts entre la Commission du Danube et les organisations internationales. Nomination du chef de la section de correspondance, d'édition et des archives).....	373
Clôture de la session.....	376

ANNEXES I — DECISIONS	379
Ordre du jour de la XX ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 20/16.....	381
Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1961 — CD/SES 20/17.....	383
Décision concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 — CD/SES 20/24.....	384
Décision concernant le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) — CD/SES 20/25.....	385
Décision concernant l'information de l'appareil au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube — CD/SES 20/26.....	386
Décision concernant le projet de Complément aux Recomman- dations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — CD/SES 20/27.....	387
Décision concernant l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 20/28	388
Décision concernant le projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement d'un feu distinctif uniforme pour les bâti- ments affectés à la surveillance fluviale — CD/SES 20/29	390
Décision concernant l'information de l'appareil sur l'entretien du chenal du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales — CD/SES 20/30.....	391
Décision concernant les questions hydrométéorologiques — CD/SES 20/31.....	392
Décision concernant les questions statistiques — CD/SES 20/32	394
Décision concernant le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur Danube — CD/SES 20/33.....	395
Ordre du jour à titre d'orientation de la XXI ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 20/43.....	396
Décision concernant les questions juridiques — CD/SES 20/44	398
Plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 — CD/SES 20/45.....	399
Décision concernant la question d'un système unique de radio- communication des bâtiments naviguant sur le Danube — CD/SES 20/46.....	405
Décision concernant la nomination du chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives — CD/SES 20/47	406

Décision concernant le projet du budget de la Commission du Danube pour 1962 — CD/SES 20/48.....	407
ANNEXES II — RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL	409
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières — CD/SES 20/15.....	411
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 1961 — CD/SES 20/18.....	414
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions d'ordre technique — CD/SES 20/19.....	418
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques — CD/SES 20/20.....	426
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques — CD/SES 20/21.....	430
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques — CD/SES 20/22.....	435
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions sanitaires — CD/SES 20/23.....	439
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques — CD/SES 20/38.....	442
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières (examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1962) — CD/SES 20/42.....	448
ANNEXES III — DOCUMENTS ADOPTES	451
Rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation sur le parcours navigable du Danube du confluent de la Morava au port de Sulina (km 1800,3 — 0) — CD/SES 20/2.....	453
Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 — CD/SES 20/5.....	455
Information sur les propositions des Etats danubiens au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube, fixé à l'obtention de profondeurs d'au moins 25 dm — CD/SES 20/9.....	478
Information concernant l'unification des cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube — CD/SES 20/11.....	480
Rapport financier sur l'exécution du budget au 1er janvier 1962 — CD/SES 20/12.....	481
Bilan au 1er janvier 1962 — Annexe 1 au doc. CD/SES 20/12	485
	329

Note explicative au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1961 — Annexe 2 au doc. CD/SES 20/12.....	486
Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube — CD/SES 20/34.....	491
Classification des marchandises pour le bulletin statistique de la Commission du Danube — CD/SES 20/35.....	509
Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube — CD/SES 20/36	513
Terminologie et définitions à employer dans le questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube — Annexe au doc. CD/SES 20/36.....	523
Budget de la Commission du Danube pour 1962 — CD/SES 20/41	527
Estimation des dépenses de la Commission du Danube pour 1962 — Annexe au doc. CD/SES 20/41.....	528
Article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube — CD/SES 20/49.....	532
Article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube — CD/SES 20/50.....	533
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, chargée de l'examen des questions statistiques — CD/SES 20/51.....	534
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires — CD/SES 20/52...	541
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques — CD/SES 20/53.....	542
Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — CD/SES 20/54.....	555
Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) — CD/SES 20/55	586

LISTE DES PARTICIPANTS
AUX TRAVAUX DE LA XX^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

I.

Pays membres de la Commission du Danube

Délégation autrichienne

Walther Peinsipp	— Représentant de la RA à la CD
Hans Fuchs	— Conseiller
Hermann Fröhlich	— Conseiller
Karl Strobl	— Conseiller
Franz Schlaffer	— Conseiller
Hans Müllner	— Conseiller
Ernst Glasel	— Conseiller
Friedrich Zanetti	— Conseiller
Klaus Ziegler	— Conseiller
Franz Fillitz	— Expert
Peter Bayerl	— Expert

Délégation bulgare

Y. G. Yantchev	— Représentant de la RPB à la CD
S. A. Simeonov	— Suppléant du Représentant de la RPB à la CD
N. R. Kojouharov	— Expert
I. P. Tzarvoulanov	— Expert
T. S. Trifonov	— Expert

Délégation hongroise

Frigyes Puja	— Représentant de la RPH à la CD
József Bélay	— Suppléant du Représentant de la RPH à la CD
Mihály Jakus	— Conseiller
Ferenc Takács	— Conseiller
István Dobos	— Conseiller
Mihály Bokor	— Conseiller
Ferenc Juba	— Expert
István Csuti	— Expert
Klára Velesy	— Expert
Károly Szesztai	— Expert
József Horváth	— Expert
Mme J. Benkó	— Expert
János Hidas	— Expert
Aladár Kátay	— Expert
Sándor Tóth	— Expert
Elek Biró	— Expert
István Pálos	— Expert
István Mányi Szabó	— Expert
Gyula Jelenik	— Expert
Vladimir Tengerdi	— Expert

Délégation roumaine

Mihail Roşianu	— Représentant de la RPR à la CD
Dumitru Dumitru	— Suppléant du Représentant de la RPR à la CD
Androne Nae	— Conseiller
Ion Anghel	— Conseiller
Nicolae Mateescu	— Expert
Constantin Angheluţa	— Expert

Délégation soviétique

L. I. Kapikraian	— Suppléant du Représentant de l'URSS à la CD
Z. N. Nikiforova	— Conseiller
K. F. Iegorov	— Conseiller
A. N. Ivlev	— Conseiller
S. I. Laboutov	— Conseiller
A. L. Laptiev	— Conseiller
I. M. Pipina	— Conseiller
S. K. Tcherkavsky	— Conseiller

Délégation tchécoslovaque

František Pišek	— Représentant de la RSTch à la CD
František Svátek	— Suppléant du Représentant de la RSTch à la CD
Milán Klíma	— Membre de la délégation
Jaroslav Kýsel	— Conseiller
Ludovik Kincel	— Expert
Branislav Hlubocký	— Expert
František Hajduk	— Expert

Délégation yougoslave

Mustafa Vilović	— Représentant de la RPFY à la CD
Vinko Stalio	— Suppléant du Représentant de la RPFY à la CD
Dušan Milanković	— Conseiller
Milos Zlokolica	— Conseiller
Siniša Petrović	— Expert
Ivan Brukner	— Expert
Vešelin Tosić	— Expert
Srećko Stanić	— Expert
Dragoslave Petrović	— Expert
Vera Roglić	— Expert

II.

Administrations Fluviales Spéciales

Administration Fluviale des Portes de Fer

Rudolf Stoian	— Représentant de la RPR au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
Dimitri Popović	— Représentant de la RPFY au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer

III.

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne

Ursula von Köppen — Conseiller ministériel
D. von der Schulenburg — Conseiller ministériel
Franz Dobmayer — Directeur de l'Administration
Walter Koch — Chef-Médecin du port de Hamburg

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

K. W. Cuperus — Chef Section voies navigables

Organisation Météorologique Mondiale

P. I. Miljukov — Chef de la Section de Météorologie hydrologique
du Secrétariat de l'OMM

Agence Internationale de l'Energie Atomique

M. Gorgé — Conseiller juridique

Union des Chambres de Commerce Rhénanes (Organisation non-gouvernementale)

Lily van der Schaalk — Déléguée Générale du Conseil d'Administration

PROCES - VERBAL

No 112

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 24 janvier 1962
à Budapest

Président — M. Mustafa Vilović

Représentants

République d'Autriche	— M. Peinsipp
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Puja
République Populaire Roumaine	— M. Rășianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Kapikraïan (Suppléant du Représentant)
République Populaire Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 17 heures 40 minutes.

Le Vice-président de la Commission du Danube, M. *Puja*, présente le nouveau Président de la Commission du Danube, M. *Mustafa Vilović*, nommé par le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie Représentant à la Commission du Danube, et communique que M. *Vilović* est muni des pleins pouvoirs en bonne et due forme. En connexion avec la nomination du nouveau Président, M. *Puja* remercie, au nom de tous les représentants et en son propre nom, M. *Petrović*, ancien Président de la Commission et Représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube, pour la compétence et le savoir avec lesquels il a dirigé l'activité de la Commission. Poursuivant son allocution, M. *Puja* salue également, au nom de tous les représentants et en son propre nom, le nouveau Secrétaire de la Commission du Danube, Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, M. *Yantcho Gueorguiev Yantchev*, et remercie l'ancien Secrétaire, M. *Stoitchev*, pour son activité féconde et l'habileté avec laquelle il a dirigé les affaires de la Commission. Achevant son intervention, M. *Puja* transmet à M. *Vilović* la présidence de la XX^e session.

Le Président de la Commission du Danube, M. *Vilović*, remercie le Vice-président pour son intervention et, ouvrant la XX^e session de la Commission, salue tous les représentants, les conseillers et les experts des délégations, ainsi que tous les présents. Il salue séparément les représentants nouvellement nommés à la Commission du Danube, M. *Yantchev*, Représentant de la République Populaire de Bulgarie et Secrétaire de la Commission du Danube, M. *Roşianu*, Représentant de la République Populaire Roumaine, M. *Pišek*, Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, et leur souhaite une collaboration fructueuse dans la solution des tâches posées devant la Commission. Parlant de l'activité de la Commission du Danube au cours de l'année écoulée, M. *Vilović* relève le travail qui a été poursuivi dans le domaine de l'établissement du projet du Plan des grands travaux sur le Danube et des compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres. Au cours de la période traitée, dit-il, la Commission a porté une grande attention aux problèmes d'ordre nautique, hydrométéorologique, statistique, sanitaire et juridique, relevant de la navigation danubienne. Des résultats ont déjà été obtenus dans ce domaine. La Commission a également atteint de bons résultats en ce qui concerne la collaboration avec d'autres organisations internationales. Poursuivant son intervention, M. *Vilović* remercie les organismes et services compétents des Etats danubiens qui, par leur aide, ont contribué à l'exécution du plan de travail, ainsi que l'appareil de la Com-

mission pour le travail fécond qu'il a accompli. Ensuite, M. Vilović s'arrête brièvement sur les questions devant être traitées à la XX^e session.

Achevant son intervention, M. Vilović constate que tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube présents à la session, sont munis des pleins pouvoirs établis en bonne et due forme, et déclare ouverte la XX^e session de la Commission du Danube.

La session examine point par point l'*Ordre du jour préliminaire de la XX^e session* — doc. CD/SES 20/10 (se trouve dans les archives la Commission).

Les points 1—11 sont adoptés à l'unanimité. Au point 12, « La question des taxes de traction auxiliaire par locomotive dans le canal de Sip par rapport aux prévisions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 et du Protocole de 1953 sur le résultat des discussions concernant l'utilisation de la traction auxiliaire dans le secteur des Portes de Fer (proposition du représentant de la République Populaire Roumaine) », et au point 13, « La question des tarifs de la Direction de Sip pour la traction par locomotive (Portes de Fer) — (proposition du représentant de la République Populaire Hongroise) », le *Président* informe la session que les chefs des délégations sont convenus de rappeler les points 12 et 13 de l'ordre du jour préliminaire. La présence des représentants des Etats membres peut être utilisée pour des contacts et des échanges de vues sur ces questions. La session prend note de cette communication.

La session examine la proposition de la délégation yougoslave d'inclure le point complémentaire suivant à l'ordre du jour de la XX^e session : « Adoption du système unique de radiocommunication des bâtiments naviguant sur le Danube » — Addendum 1 au doc. CD/SES 20/10.

M. *Kapikraian* (Union Soviétique) suggère d'amender la proposition de la délégation yougoslave comme suit : « La question d'un système unique de radiocommunication des bateaux naviguant sur le Danube ».

La proposition de la délégation yougoslave, avec l'amendement de la délégation soviétique, est adoptée à l'unanimité.

Le *Président* met au vote l'ordre du jour de la XX^e session dans son ensemble. L'*Ordre du jour de la XX^e session* est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 20/16 (Voir Annexes I).

Sur proposition du *Président*, la session approuve la formation de 8 groupes de travail, pour la convocation desquels elle charge :

pour le rapport du directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 (points 1 et 9 de l'ordre du jour) — M. *Spátek* (délégation tchécoslovaque) ;

pour les questions financières (points 2 et 11 de l'ordre du jour) — M. *Statio* (délégation yougoslave) ;

pour les questions techniques (point 3 de l'ordre du jour) — M. *Ivlev* (délégation soviétique) ;

pour les questions nautiques (point 4 de l'ordre du jour) — M. *Schlaffer* (délégation autrichienne) ;

pour les questions hydrométéorologiques (point 5 de l'ordre du jour) — M. *Szesztai* (délégation hongroise) ;

pour les questions statistiques (point 6 de l'ordre du jour) — M. *Simeonov* (délégation bulgare) ;

pour les questions juridiques (point 7 de l'ordre du jour) — M. Nae (délégation roumaine);

pour les questions sanitaires (point 8 de l'ordre du jour) — M. D. Petrović (délégation yougoslave);

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 du Danube pour 1961 » — doc. CD/SES 20/12 (Voir Annexes III).

M. Stalio, 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 1961, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision à ce sujet — doc CD/SES 20/15 — (Voir Annexes II).

La *Décision* de la XX^e session de la Commission sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/17 — (Voir Annexes I).

La séance est levée à 19 heures.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé : M. VILOVIĆ

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé : Y. YANTCHEV

PROCES - VERBAL

No 113

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 2 février 1962
à Budapest

Président

— M. Mustafa Vilović

Représentants

République d'Autriche

— M. Peinsipp

République Populaire de Bulgarie

— M. Yantchev

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Roşianu

République Socialiste Tchécoslovaque

— M. Pišek

Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

— M. Kapikraïan (Suppléant
du Représentant)

République Populaire Fédérative
de Yougoslavie

— M. Vilović

La séance est ouverte à 9 heures.

Le *Président*, ouvrant la séance, informe la session de la lettre qu'il a reçue de M. Jarkov, Représentant de l'Union Soviétique, qui lui fait part qu'il se trouve dans l'impossibilité de participer à la XX^e session de la Commission du Danube. M. Jarkov souhaite à la XX^e session un travail fructueux et exprime sa certitude que celle-ci se déroulera dans un esprit de collaboration et d'entente mutuelle.

Ensuite, après avoir salué le représentant du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, M. *Cuperus*, le représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale, M. *Miljukov*, le représentant de l'Union des Chambres de Commerce Rhénanes, Mme *van der Schaalk*, nouvellement arrivés, le Président invite la session à adopter le programme de travail de la deuxième séance plénière, comportant l'examen des points 1, 3, 4, 5, 6 et 8 de l'ordre du jour de la XX^e session — doc. CD/SES 20/16 (Voir Annexes I).

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 du Danube pour 1961 » — doc. CD/SES 20/5 (Voir Annexes III).

Le président du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur, M. *Svátek*, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 20/18 (Voir Annexes II).

M. *Yantchev* (Bulgarie) note que l'appareil de la Commission du Danube a accompli avec succès le plan de travail pour 1961 et constate que l'établissement du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) constitue un résultat important de l'activité de la Commission. L'inclusion du plan des travaux prévus pour le secteur des Portes de Fer augmentera grandement la valeur pratique de ce plan, étant donné que ce secteur est celui qui présente le plus de difficultés pour la navigation. L'étude suivie des conditions de navigabilité et du régime hydrométéorologique du Danube a permis à la Commission de publier des ouvrages de référence de grande valeur pour les bateliers. En outre, le Secrétariat s'est acquitté, dans le cadre des possibilités existantes, des tâches dont il a été chargé dans le domaine des publications de la Commission. En connexion avec ceci, M. *Yantchev* indique qu'il serait désirable d'accélérer la parution des publications.

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) dit que l'examen du rapport du Directeur a démontré qu'en général le plan de travail pour 1961 a été accompli. Cette constatation a été faite par toutes les délégations qui ont pris part aux réunions du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Direc-

teur et qui ont pu prendre connaissance en détail de l'ensemble de l'activité déployée par l'appareil au cours de la période examinée et aussi vérifier dans quelle mesure ont été accomplies les tâches de la Commission et remplies les obligations que les délégations des Etats membres de la Commission ont prises sur elles en approuvant le plan de travail pour 1961. La délégation tchécoslovaque est d'accord avec les conclusions du groupe de travail et votera pour le projet de décision proposé.

M. *Puja* (Hongrie) dit que l'analyse du travail de la Commission du Danube au cours de l'année écoulée permet de constater que la Commission mérite toujours davantage la confiance qui lui est faite. La délégation hongroise apprécie hautement le travail accompli par l'appareil de la Commission dans l'élaboration du projet du Plan des grands travaux sur le Danube pour la première étape, et notamment du schéma du profil en long du Danube. Un résultat important de l'activité de la Commission a été l'établissement de la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur autrichien du Danube. En outre, la Commission du Danube a également beaucoup fait pour élever le niveau du travail exécuté dans le domaine des statistiques.

Parlant des relations internationales de la Commission du Danube, M. *Puja* constate l'activité importante déployée dans ce domaine. D'autre part, il souligne que l'on n'a pas encore réussi à régler d'une manière satisfaisante les relations entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe, quoique en pratique la Commission Economique pour l'Europe fasse de plus en plus appel aux services et à l'expérience de la Commission du Danube. La collaboration avec l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, l'Organisation Météorologique Mondiale et d'autres organisations internationales sont un témoignage de l'extension constante des relations internationales de la Commission.

M. *Puja* indique ensuite que certains points du plan de travail de la Commission du Danube n'ont pas été intégralement accomplis, quelques pays et administrations n'ayant pas envoyé leurs plans et leurs documents. En rapport avec ceci, M. *Puja* prie les représentants de ces pays de prêter leur concours pour que la documentation nécessaire soit envoyée en dû temps.

En conclusion, la délégation hongroise approuve le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1961 et remercie le Directeur personnellement et tous les fonctionnaires de l'appareil pour leur travail consciencieux.

M. *Kapikraian* (Union Soviétique) constate que, d'année en année, la Commission du Danube s'occupe davantage des questions pratiques de la navigation danubienne, dont la solution facilite le travail des bateliers et des organisations s'occupant de l'exploitation de la flotte danubienne.

L'une des tâches principales de la Commission étant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, dit M. *Kapikraian*, l'adoption du plan des grands travaux constituera un apport important à la réalisation de cette tâche. Ce plan, après inclusion du secteur des Portes de Fer, promouvra le développement de la navigation danubienne.

Les questions hydrométéorologiques dont s'occupe la Commission du Danube sont également fort importantes pour la navigation.

La Commission devra, à l'avenir aussi, porter une grande attention aux questions d'ordre nautique et, entre autres, pourvoir les bateliers en ouvrages de référence nautiques tels que routiers, cartes de pilotage, etc. M. Kapikraïan apprécie également le travail de la Commission dans le domaine des questions juridiques et les efforts qu'elle déploie pour unifier les règles applicables dans les enquêtes sur les avaries sur le Danube. Il constate également que la solution des questions statistiques de la navigation danubienne est sur la bonne voie.

Parlant de la collaboration que poursuit la Commission du Danube sur le plan international, M. Kapikraïan note l'essor marqué dans ce domaine et relève comme un fait positif dans cette voie la présence à la XX^e session des représentants de l'Organisation Météorologique Mondiale et de l'Union des Chambres de Commerce Rhénanes. La collaboration avec la Commission Economique pour l'Europe, dit-il, s'est établie il y a plusieurs années déjà, toutefois, cette collaboration ne revêt pas un caractère permanent et n'a pas encore trouvé sa forme juridique adéquate.

Traitant du mode d'accomplissement du plan de travail, M. Kapikraïan note que la méthode prévoyant la réception de la documentation de la part des Etats danubiens, le dépouillement par l'appareil de la Commission du Danube des données fournies, la préparation de propositions, leur diffusion aux Etats danubiens et leur examen en réunions d'experts, a fait ses preuves et estime qu'il convient de l'appliquer à l'avenir également.

Se référant au projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1962, préparé par le Secrétariat, M. Kapikraïan constate que tant par son ampleur que par l'importance des questions qui y figurent, ce plan répond aux exigences de la Commission du Danube, a son rôle dans le développement et la consolidation de la collaboration entre les Etats et constitue un nouveau pas dans la voie du développement et de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

M. Kapikraïan approuve le rapport présenté par le groupe de travail sur le rapport du Directeur.

M. Roșianu (Roumanie) constate l'amélioration continue des conditions de la navigation sur le Danube. En connexion avec ceci, il indique que ce fait est un témoignage du grand apport de la Commission du Danube dans ce domaine. Grâce aux efforts déployés par son appareil et à la collaboration suivie avec les organismes compétents des Etats danubiens, la Commission du Danube a pu obtenir de bons résultats dans l'accomplissement des tâches assignées pour 1961. Poursuivant son intervention, M. Roșianu souligne les résultats positifs que la Commission du Danube a obtenus dans le domaine de la collaboration avec d'autres organisations internationales, résultats qui relèvent le prestige de la Commission du Danube à l'échelle internationale. En conclusion, M. Roșianu s'associe aux propositions et aux observations faites au cours de cette séance et au sein du groupe de travail lors de l'examen du rapport du Directeur, et approuve les conclusions que contient le rapport du groupe de travail ainsi que le rapport même.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave s'associe aux déclarations des délégations de la Bulgarie, de la Tchécoslovaquie, de la Hongrie, de l'Union Soviétique et de la Roumanie sur le rapport du Di-

recteur au sujet de l'accomplissement du plan de travail pour 1961. Elle s'associe également aux appréciations quant aux succès obtenus et au travail accompli en 1961, et adopte sans réserve le rapport du Directeur et les décisions proposées.

La *Décision* sur le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1961 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/24 (Voir Annexes I).

La session passe à l'examen du *point 3 de l'ordre du jour* : « Questions techniques » :

a) Projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) — doc. CD/SES 20/1 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) ;

b) Information au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube — doc. CD/SES 20/9 (Voir Annexes III) ;

c) Projet de complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — doc. CD/SES 20/4 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube).

Le président du groupe de travail, M. *Iolev*, présente le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques — doc. CD/SES 20/19 (Voir Annexes II).

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) dit que le projet de Plan des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), qui a été présenté et élaboré par l'appareil de la Commission du Danube sur la base des données reçues des Etats danubiens et de l'Administration fluviale du Bas-Danube, est un document de grande valeur dans lequel ont été reflétées les propositions de tous les Etats danubiens visant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube. M. *Pišek* juge toutefois opportun de noter que ce plan ne représente que la première partie du plan général des grands travaux sur le Danube et qu'en conséquence il serait utile que les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales commencent d'ores et déjà à préparer la documentation nécessaire à l'établissement du plan pour la deuxième période de la première étape.

Malheureusement, dit M. *Pišek*, le projet de plan présenté perd de sa valeur pratique du fait qu'il ne comprend pas, jusqu'à présent, la liste des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer, c'est-à-dire sur le secteur lequel, du point de vue de la navigation, est le plus difficile et de ce fait entrave l'accroissement du trafic sur tout le parcours navigable du Danube.

Néanmoins, la délégation tchécoslovaque estime que pour sa part, malgré cette circonstance, elle peut approuver le 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 techniques dans son ensemble.

M. *Stalio* (Yougoslavie) constate que la solution des questions techniques essentielles pour la navigation sur le Danube progresse toujours. C'est là un résultat positif de l'activité des Etats danubiens et de l'appareil de la Commission. Compte tenu de certaines questions techniques, dit M. *Stalio*, nous pouvons dire que l'élaboration du Plan des grands travaux de la première période (1961—1965) touche à sa fin. Poursuivant son intervention, il exprime l'espoir que le plan des travaux pour le secteur des Portes de Fer sera présenté jusqu'à la suivante session de la Commission et qu'à cette occasion la session pourra adopter le premier plan commun des grands travaux pour tout le Danube.

En ce qui concerne les gabarits de la voie navigable, M. *Stalio* souligne que la Commission a fait un grand pas en avant et que la solution de cette question se trouve dans sa dernière phase.

Pour ce qui est du terme de la réalisation de la profondeur de chenal navigable prévue pour la première étape, on peut constater qu'il existe une série de problèmes d'ordre technique et économique lesquels, pour être résolus, exigent une étude très détaillée. Pour cette raison, M. *Stalio* estime que les recherches qui sont en cours dans ce domaine sont nécessaires et justifiées.

En conclusion, M. *Stalio* dit que, tenant compte des résultats acquis au cours de l'année 1961 dans le domaine des questions techniques, la délégation yougoslave se prononce en faveur du rapport du groupe de travail pour les questions techniques et approuve les projets de décisions qu'il contient.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que le plan des grands travaux établi englobe presque tout le parcours navigable du Danube et fixe pour la première période (1961—1965) des tâches concrètes visant la poursuite de l'amélioration de la navigation dans la première étape des grands travaux sur le Danube.

Ensuite, M. *Kapikraïan* émet l'avis que la Commission devrait poursuivre son travail dans l'établissement du plan des grands travaux sur le Danube en tenant compte du fait que quoique le terme de l'achèvement des travaux de la première étape ait été fixé à l'obtention d'une profondeur de 25 dm, la réalisation des travaux prévus pour la première période de la première étape aboutira sur certains secteurs du Danube à des profondeurs de 25 dm, et non pas de 20 dm comme prévu.

M. *Kapikraïan* note que l'Administration fluviale des Portes de Fer n'a pas encore envoyé l'entière documentation sur le plan des travaux projetés sur son secteur pour la période 1961—1965, ni celle au sujet de l'établissement des gabarits. Il exprime l'espoir que l'Administration les élaborera et les enverra dans un proche avenir à la Commission, et que les organismes compétents de la République Populaire Roumaine et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie lui prêteront le concours nécessaire dans ce domaine.

En conclusion, M. *Kapikraïan* dit que la délégation soviétique apprécie le travail effectué en matière d'élaboration des questions techniques visant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube, et se prononce pour l'adoption du rapport du groupe de travail.

Les *Décisions* concernant les questions techniques sont adoptées à l'unanimité — doc. CD/SES 20/25, 20/26 et 20/27 (Voir Annexes I).

La session passe à l'examen du *point 4 de l'ordre du jour* : « 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 — doc. RE/1961—3, Annexe 4 (se trouve dans les archives de la Commission du 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 — doc. CD/SES 20/13 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) ;

c) Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales — doc. CD/SES 20/8 (se trouve dans les archives). »

M. *Schlaffer*, président du groupe de travail pour les questions nautiques, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 20/21 (Voir Annexes II).

M. *Stalio* (Yougoslavie) dit que l'unification et la diminution du nombre des documents de bord prévus par l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, représentent une grande facilité pour le trafic international sur le Danube. Si l'on analysait le contenu de ces documents l'on pourrait se rendre compte qu'ils contiennent les éléments essentiels du point de vue de la sécurité, et comme tels sont importants pour les organes compétents en navigation internationale.

Poursuivant son intervention, M. *Stalio* constate que l'édition et la réédition des cartes de pilotage, par secteur du Danube, sont d'une grande importance pour la sécurité de la navigation sur le Danube. Ces cartes assureront aux bateliers une navigation plus aisée et plus sûre, ce qui se répercutera certainement sur la diminution du nombre des accidents en navigation.

Parlant de l'élaboration des instructions relatives au mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube, M. *Stalio* note que ces instructions seront, en tant que système synchronisé, d'une importance énorme pour toutes les batelleries sur le Danube. Ceci se rapporte également à l'unification des formes et des significations des signaux des stations de signalisation qui sont actuellement fort hétérogènes.

En conclusion, M. *Stalio* dit que la délégation yougoslave se prononce en faveur du rapport du groupe de travail et des projets de décisions qu'il comprend.

M. *Roşianu* (Roumanie) estime que les questions nautiques examinées par la session sont toutes très importantes au point de vue de la navigation. Ainsi, la réduction du nombre des documents exigés en navigation internationale permettra de réduire la durée de stationnement des bâtiments lors de la traversée des frontières ce qui, sans aucun doute, aura des répercussions favorables sur les conditions de la navigation sur le Danube.

Les autres mesures proposées par le groupe de travail pour les questions nautiques ont également de l'importance pour la navigation.

En conclusion, M. Roşianu se prononce pour l'approbation du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques.

Le *Président* donne la parole au Directeur de l'appareil de la Commission, M. Rusu, qui informe la session sur les questions du jaugeage des bâtiments, de l'apposition des échelles de jauge et de tirant d'eau ainsi que des marques d'enfoncement, et communique qu'un groupe restreint d'experts s'est réuni à la Commission du Danube le 31 janvier pour examiner lesdites questions.

Après échange de vues, cette réunion a adopté provisoirement les principes suivants :

1. La question de l'unification du jaugeage, des marques d'enfoncement, des échelles de jauge et des échelles de tirant d'eau, etc. reste pour le moment ouverte. En connexion avec ceci, il serait opportun que la XX^e session de la Commission prenne note du rapport des experts en questions nautiques qui se sont réunis en septembre 1961.

2. Les prescriptions contenues dans l'Annexe à la Convention de 1925 relative au jaugeage des bâtiments pourraient être adoptées comme base pour l'unification du jaugeage des bâtiments.

3. L'unification devrait avoir lieu au sein de la Commission Economique pour l'Europe, avec la participation d'experts des Etats des bassins danubien et rhénan et des autres bassins européens, ainsi que d'experts de la Commission du Danube.

4. En connexion avec ceci, il serait désirable que tous les pays intéressés envoient à ces réunions leurs spécialistes en matière de jaugeage pour régler les questions d'ordre technique.

5. Les experts ont approuvé la décision du Sous-Comité des transports par voie navigable au sujet du jaugeage, selon laquelle le Sous-Comité n'a pas trouvé utile d'inclure les dispositions relatives aux méthodes de jaugeage dans le projet de Code Européen des voies de navigation intérieure préparé par la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

Sur proposition du Président, la session prend note de l'information du Directeur.

Les *Décisions* sur les questions nautiques sont adoptées à l'unanimité — doc. CD/SES 20/28, 20/29 et 20/30 (Voir Annexes I).

La session examine le *point 5 de l'ordre du jour* : « Questions hydro-météorologiques » :

a) Liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube — doc. CD/SES 20/3 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) ;

b) Propositions concernant l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube — doc. CD/SES 20/11 (Voir Annexes III) ;

c) Rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté — doc. CD/SES 20/2 (Voir Annexes III) ».

Le président du groupe de travail, M. *Szesztai*, présente le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques — doc. CD/SES 20/20 (Voir Annexes II).

M. *Yantchev* (Bulgarie) dit que la bonne connaissance du régime hydrologique et météorologique du Danube a une grande importance au point de vue de la sécurité de la navigation. Les organismes compétents bulgares, exécutant la décision prise dans ce domaine par la XIX^e session, établissent et publient régulièrement, à titre d'essai, des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et bas sur le secteur bulgare du Danube. Les bateliers manifestent un grand intérêt pour ces prévisions. La poursuite du travail dans ce domaine qui prévoit l'utilisation des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube et l'amélioration des méthodes d'établissement et d'estimation des prévisions, présente également de l'intérêt pour les autres Etats danubiens s'occupant de ces problèmes.

M. *Yantchev* s'associe à la proposition du représentant de la République Populaire Hongroise (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) d'inclure dans le plan de travail un point sur la coordination des services hydrométéorologiques des Etats danubiens, et concrètement sur l'établissement par les Etats danubiens d'avis sur les orages dangereux pour la navigation, sur le mode de leur communication aux bateliers, car cette mesure permettrait d'éviter de nombreuses avaries provoquées souvent par l'apparition subite d'un grand orage. En conclusion, M. *Yantchev* dit que la délégation bulgare approuve le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques et le projet de décision présenté.

M. *Szesztai* (Hongrie) remercie, au nom de la délégation hongroise, l'appui donné par les autres délégations à la proposition présentée par son pays au sujet de l'organisation de services de prévisions d'orages. L'établissement de tels services aidera chaque batelier et contribuera à accroître la sécurité de la navigation.

Comme nous l'avons déjà indiqué dans l'information que nous avons présentée au sujet de notre proposition, les orages causent souvent des dommages importants. Ainsi par exemple, le vent « *Košava* », caractéristique au cours inférieur du Danube, apparaît régulièrement au printemps et en automne et cause de graves dommages à la navigation danubienne. Poursuivant son intervention, M. *Szesztai* dit qu'un échange d'informations existant déjà entre les Etats danubiens dans ce domaine, les frais de son développement au moyen de l'institution de services de signalisation seront récupérés par la réduction du nombre des avaries.

M. *Stalio* (Yougoslavie) note qu'en étudiant le point 5 de l'ordre du jour, la délégation yougoslave a constaté que l'établissement de la liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube est fort importante. M. *Stalio* dit que les résultats auxquels aboutira ce travail seront très utiles, car ils représenteront une contribution des services hydrométéorologiques nationaux à l'amélioration des conditions générales de la navigation.

Il y a lieu de remarquer, souligne M. *Stalio*, qu'au cours de ce travail une coopération très utile s'est établie avec l'Organisation Météorologique Mondiale ; cette coopération a trouvé son expression dans la participation

d'un représentant de cette organisation aux travaux de la session, et nous espérons qu'elle donnera des résultats positifs dans le travail ultérieur sur les questions hydrométéorologiques traitées dans le cadre de la Commission.

En conclusion, M. Stalio déclare que la délégation yougoslave approuve le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques ainsi que le projet de décision présenté.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique s'associe aux opinions des représentants de la Hongrie, de la Bulgarie et de la Yougoslavie ; elle apprécie le travail accompli par l'appareil dans le domaine des questions hydrométéorologiques et approuve le rapport du groupe de travail ainsi que le projet de décision à ce sujet.

M. *Kapikraïan* souligne la valeur de la proposition du Représentant de la République Populaire Hongroise au sujet de l'établissement des avis de vents forts sur le Danube et, en connexion avec ceci, note que la délégation soviétique a proposé au sein du groupe de travail d'établir également des avis au sujet d'autres phénomènes météorologiques dangereux pour la navigation, tels que la brusque tombée de la visibilité, l'averse, etc. M. *Kapikraïan* prie les Services de la Commission d'étudier ce problème et de présenter à la XXI^e session un rapport sur l'établissement d'avis au sujet des phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation, et sur le mode de leur communication en temps utile aux bateliers afin que ceux-ci puissent adopter les mesures requises pour la sécurité de la navigation.

M. *Kapikraïan* relève avec satisfaction la participation de M. *Miljukov*, représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale, aux travaux de la session et estime que ce fait contribuera au développement et à l'amélioration des relations entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale.

M. *Miljukov* (Organisation Météorologique Mondiale), au nom du Secrétaire général de l'Organisation Météorologique Mondiale et en son propre nom, remercie la Commission du Danube pour l'invitation aux travaux de la XX^e session et pour la possibilité qui lui a été donnée de prendre la parole. Il remercie également les représentants de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Yougoslavie et de l'Union Soviétique pour leur haute appréciation de la collaboration entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale.

Poursuivant son allocution, M. *Miljukov* parle de l'activité de l'Organisation Météorologique Mondiale dans le domaine de l'hydrologie, et en particulier des questions dans lesquelles la collaboration entre les deux organisations est fort désirable. En connexion avec ceci, il communique que le Troisième Congrès de l'Organisation Météorologique Mondiale, tenu en 1959 à Genève, a décidé d'inclure dans le cadre de l'activité de l'Organisation Météorologique Mondiale, parallèlement aux questions météorologiques, les questions hydrologiques, et notamment celles d'entre elles touchant de près la météorologie. Le Congrès a créé une nouvelle commission technique, la Commission de Météorologie Hydrologique chargée d'étudier des problèmes hydrologiques tels que les eaux de surface, l'écoulement des sources, les précipitations, l'évaporation et le bilan hydrique, en portant une attention particulière aux prévisions hydrologiques.

En avril 1961, la Commission de Météorologie Hydrologique a tenu sa première session à Washington. Cette session a adopté de nombreuses et importantes résolutions et a fixé son programme pour les 4 années à venir. Actuellement, les problèmes scientifiques et techniques sont traités au sein de la Commission par 7 groupes de travail permanents, dont le groupe de planification des réseaux, le groupe de la prévision hydrologique, le groupe de la publication et de l'échange des données pour la météorologie hydrologique, le groupe du Guide de météorologie hydrologique, et d'autres encore.

Je voudrais rappeler, dit M. Miljukov, que les questions d'ordre pratique et opératif sont résolues par les associations régionales de l'Organisation Météorologique Mondiale. L'Association Régionale pour l'Europe, qui comprend également tous les Etats danubiens, a aussi un groupe de travail pour la météorologie hydrologique, lequel est présidé par l'éminent hydrologue hongrois, le professeur Bogárdi.

Nous espérons que l'activité de la Commission technique de Météorologie Hydrologique et des groupes de travail correspondants portera sous peu ses fruits, qui seront utiles pour la Commission du Danube également. En même temps, il convient de souligner que l'Organisation Météorologique Mondiale suit attentivement et avec grand intérêt l'activité de la Commission du Danube dans le domaine hydrologique et météorologique, et étudie l'expérience qu'elle a acquise en ce qui concerne la collaboration internationale dans cette matière.

Déjà en 1958, c'est-à-dire avant le Troisième Congrès de l'Organisation Météorologique Mondiale, le groupe de travail hydrologique de l'Association Régionale pour l'Europe a fait appel, à sa première session à Varsovie, à l'expérience de la Commission du Danube, et a recommandé d'adopter l'Annuaire hydrologique publié par la Commission du Danube comme modèle des publications analogues pour les autres fleuves internationaux.

La riche expérience de la Commission du Danube a été également reconnue par la première session de la Commission de Météorologie Hydrologique et par le Comité exécutif de l'Organisation Météorologique Mondiale. Ainsi, lors de l'examen du problème de l'organisation d'un échange rapide de renseignements sur les cours d'eau internationaux pour les besoins de la prévision hydrologique, la Commission a particulièrement souligné l'opportunité d'étudier l'expérience acquise par la Commission du Danube dans ce domaine.

Le Comité exécutif de l'Organisation Météorologique Mondiale, qui a approuvé cette recommandation, a chargé le Secrétariat de l'Organisation Météorologique Mondiale de collaborer avec la Commission du Danube, de se renseigner sur son expérience et d'établir un rapport à ce sujet, afin que l'expérience acquise par la Commission du Danube et celle obtenue sur les autres fleuves internationaux puissent être mises à la disposition de tous les membres de l'Organisation Météorologique Mondiale.

La nécessité d'une collaboration étroite entre l'Organisation Météorologique Mondiale et la Commission du Danube est dictée par la vie même. Afin que cette collaboration soit encore plus étroite et régulière, il nous semble opportun de la régler par un acte officiel qui en fixerait les formes.

Le *Président* remercie l'Organisation Météorologique Mondiale pour son appréciation de l'activité de la Commission du Danube, et personnellement son représentant, M. Miljukov, pour son apport à la collaboration avec la Commission du Danube.

La *Décision* sur l'examen des questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/31 (Voir Annexes I).

La session examine le *point 6 de l'ordre du jour* : « Questions statistiques » :

a) Projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube — doc. RE/1961—1, Annexe 4 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) ;

b) Projet du nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube — doc. RE/1961—1, Annexe 5 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) ;

c) Rapport sur la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques — doc. CD/SES 20/51 (Voir Annexes III) ».

Le président du groupe de travail pour les questions statistiques, M. *Simonov*, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 20/21 (Voir Annexes II).

M. *Stalio* (Yougoslavie) attire l'attention de la session sur les nouvelles méthodes qui seront introduites pour le rassemblement des données pour le bulletin statistique. Etant donné les différences méthodologiques apparues antérieurement lors du rassemblement des données des Etats membres de la Commission, la délégation yougoslave voudrait saluer les experts pour l'effort qu'ils ont déployé afin d'écarter les différences dans ce domaine. En connexion avec ceci, M. *Stalio* constate avec plaisir qu'un accord commun a été atteint dans la solution des questions de la nomenclature des marchandises et espère que les petites différences existant entre la classification de marchandises de la Commission du Danube et celle de la Commission Economique pour l'Europe ne présenteront pas de difficultés lors de la comparaison des données. M. *Stalio* estime que le nouveau questionnaire basé sur des définitions uniformes pourra assurer à l'avenir des renseignements plus exacts, avec de grandes possibilités de comparaison. En conclusion, il note que la délégation yougoslave attend avec grand intérêt la parution annoncée de l'Ouvrage de référence décennal, dans lequel les données seront présentées conformément aux solutions proposées. Faisant suite à ce qui précède, M. *Stalio* déclare que la délégation yougoslave se prononce pour l'approbation du rapport du groupe de travail et du projet de décision sur les questions statistiques.

La *Décision* sur les questions statistiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/32 (Voir Annexes I).

La session examine le *point 8 de l'ordre du jour* : « Projet de Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube — doc. RE/1961—2, Annexe 2 (se trouve dans les archives de la Commission du Danube) et Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires — doc. CD/SES 20/52, (Voir Annexes III) ».

Le président du groupe de travail, *M. D. Petrović* présente le rapport du groupe de travail pour les questions sanitaires— doc. CD/SES 20/23 (Voir Annexes II).

M. Dumitru (Roumanie) dit que la délégation roumaine approuve les résultats obtenus dans l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube.

Les Recommandations adoptées d'un commun accord à ce sujet sont fort importantes. Elles tiennent compte de ce que les prescriptions sur la surveillance sanitaire ne doivent pas entraver la navigation sur le Danube, mais au contraire la faciliter tout en assurant, lors du contrôle sanitaire, l'application des mesures nécessaires.

M. Dumitru apprécie les contacts établis entre la Commission du Danube et l'Organisation Mondiale de la Santé lors de l'élaboration du projet de Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube.

En conclusion, la délégation roumaine se prononce pour l'approbation du rapport du groupe de travail.

Mme von Köppen (Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne) prie la session de tenir compte de la situation de la République Fédérale d'Allemagne au sein de la Commission du Danube, et de prendre note de leur réserve quant au terme de l'adoption du Règlement sanitaire pour le secteur allemand du Danube.

M. Kapikraïan (Union Soviétique) dit que le groupe de travail pour les questions sanitaires a mené à bonne fin la tâche qui lui a été confiée, notamment d'examiner et d'établir le texte définitif du projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube.

Au cours de son examen, quelques compléments et modifications rédactionnelles, recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé et les délégations des Etats danubiens, ont été apportés dans le projet qui tient compte, en général, des particularités de la navigation sur le Danube. Le projet de Recommandations présenté comprend les mesures sanitaires fondamentales et facilite dans une large mesure la procédure sanitaire appliquée aux bâtiments dans les ports.

Le projet des règles sanitaires unifiées recommandées pour le Danube, qui a été présenté à l'approbation de la session, contribuera à la protection des territoires danubiens contre les maladies épidémiologiques et préviendra leur propagation par les moyens de communication.

Se référant à l'intervention de *Mme von Köppen*, *M. Kapikraïan* dit qu'il serait désirable de ne pas retarder la solution du problème de l'adoption des Recommandations, étant donné que de nombreux bâtiments de la flotte de la République Fédérale d'Allemagne font escale dans tous les ports danubiens.

En conclusion, *M. Kapikraïan* dit que la délégation soviétique est d'accord avec le projet de décision sur le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions sanitaires.

La *Décision* sur les questions sanitaires est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/32 (Voir Annexes I).

Le *Président* communique que la présidence de la Commission du Danube, tenant compte du travail que la XX^e session a encore à accomplir, a proposé de prolonger la session de un jour et d'en terminer ainsi les travaux le 7 février et non pas le 6 février, comme prévu antérieurement.

La proposition est adoptée à l'unanimité.

La séance est levée à 13 heures.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé : M. VILOVIĆ

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé : Y. YANTCHEV

PROCES - VERBAL

No 114

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 6 février 1962
à Budapest

Président

— M. Mustafa Vilović

Représentants

République d'Autriche

— M. Peinsipp

République Populaire de Bulgarie

— M. Yantchev

République Populaire Hongroise

— M. Puja

République Populaire Roumaine

— M. Roşianu

République Socialiste Tchécoslovaque

— M. Pišek

Union des Républiques Socialistes
Soviétiques

— M. Kapikraïan (Suppléant
du Représentant)

République Populaire Fédérative
de Yougoslavie

— M. Vilović

La séance est ouverte à 17 heures 30 minutes.

Le Président communique le programme de travail de la troisième séance plénière : examen des points 7, 9 et 10 de l'ordre du jour de la XX^e session.

La session examine le *point 7 de l'ordre du jour* : « Questions juridiques » :

a) Information au sujet de l'élaboration d'un projet de règles unifiées applicables aux enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube — doc. RE/1961-3, Annexe 3 (se trouve dans les archives de la Commission) ;

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 — doc. RE/1961-3, Annexe 5 (se trouve dans les archives de la Commission) ;

c) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques — doc. CD/SES 20/53 (Voir Annexes III) ».

Le président du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques, M. Nae, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 20/38.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que le groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques a fait un grand progrès dans l'élaboration des principes en matière d'enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube en se mettant d'accord sur le principe fondamental de l'unification de la procédure à appliquer dans les enquêtes sur les avaries. Le principe, fut adopté selon lequel le but de l'unification en cette matière consiste dans l'élaboration d'une procédure uniforme à appliquer lors des infractions des règles de navigation. Ce principe représente, à l'avis de la délégation yougoslave, la seule base sur laquelle on peut continuer le travail dans ce domaine.

Ensuite, M. Stalio dit qu'ayant en vue le principe fondamental adopté et confirmé dans les chapitres I, II et IV du projet de Principes fondamentaux, la délégation yougoslave voudrait souligner que le principe de la compétence territoriale est le seul qui puisse être appliqué dans la détermination de l'organe compétent dans le domaine des enquêtes sur les infractions aux règles de navigation.

Passant au projet d'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube au sujet des privilèges et immunités de la Commission, M. Stalio note que le texte du projet qui se trouvait devant le groupe de travail représentait une base solide, permettant d'arriver à une solution définitive de cette question tout en y introduisant quelques modifications qui, toutefois, ne toucheraient pas l'essence des principes fondamentaux du projet.

En même temps, dit M. Stalio, nous avons voulu éviter toutes les difficultés et écarter toutes les raisons qui pourraient empêcher la conclusion de l'accord dans le plus bref délai possible.

Aussi, la délégation yougoslave voudrait souligner qu'à son avis la question de l'accord bilatéral a déjà atteint le point où sa solution définitive devrait être trouvée, solution que l'on ne devrait plus remettre en la liant à un autre accord éventuel dans ce domaine.

La délégation yougoslave voudrait exprimer son espoir et sa ferme conviction que l'accord bilatéral sera adopté dans le délai le plus bref possible et qu'ainsi ce problème d'une grande importance pour la Commission sera résolu.

Il serait superflu, dit M. Stalio, de souligner encore une fois la nécessité de cet accord et son importance pour la position et le prestige de la Commission du Danube. Nous sommes tous d'accord là-dessus, d'autant plus que nous voudrions tous voir la Commission du Danube avoir son statut adéquat à l'ONU et dans d'autres organisations internationales.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) constate que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques représente, grâce aux efforts de ce groupe, un pas en avant dans la solution des questions juridiques figurant à l'ordre du jour de la XX^e session. M. *Kapikraïan* remercie la délégation hongroise pour son apport à l'élaboration de l'accord bilatéral et note que le projet de cet accord a été examiné de manière approfondie, article par article, au sein du groupe de travail aux réunions duquel nombre de modifications et amendements ont été apportés par les délégations autrichienne, bulgare, yougoslave, tchécoslovaque et soviétique.

Les experts hongrois ont accueilli ces observations avec compréhension et ont été d'accord de les inclure dans le texte définitif.

Poursuivant son intervention, M. *Kapikraïan* relève qu'au cours de l'examen de l'accord bilatéral la plupart des délégations se sont prononcées pour la conclusion d'un accord multilatéral portant sur la capacité et les immunités de la Commission du Danube, comme il est de coutume dans les organisations internationales. Ainsi, dit M. *Kapikraïan*, la délégation soviétique, ayant en vue la nécessité d'élever l'autorité internationale de la Commission du Danube et tenant compte de l'expérience des autres organisations internationales, a jugé qu'il serait opportun de conclure, en dehors de l'accord bilatéral, un accord multilatéral. En conséquence, elle a, comme vous le savez, diffusé par l'entremise de l'appareil de la Commission un projet d'accord multilatéral.

M. *Kapikraïan* note que toutes les délégations ont accueilli avec compréhension ce problème et ont consenti d'inclure la question de l'examen de l'accord multilatéral dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962.

Il va de soi que la question de la conclusion de l'accord multilatéral pourra être résolue lorsque les conditions requises seront créées, c'est-à-dire quand les Etats membres de la Convention de 1948 auront envoyé leurs observations à ce sujet.

En conclusion, M. *Kapikraïan* dit que la délégation soviétique approuve le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques et le projet de décision proposé.

M. Roşianu (Roumanie) apprécie également l'activité du groupe de travail pour les questions juridiques, qui a traité des problèmes fort importants pour la Commission du Danube.

M. Roşianu note que les principes applicables aux enquêtes sur les avaries, qui ont été adoptés après avoir été concertés par toutes les délégations présentes, permettront de combler une lacune et contribueront ainsi à l'amélioration des conditions de la navigation.

Parlant des privilèges et des immunités de la Commission du Danube, M. Roşianu constate que plusieurs délégations ayant participé aux travaux du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques ont manifesté un grand intérêt à l'égard du projet de l'Union Soviétique, qui contribue à élever le prestige de la Commission du Danube sur le plan international. M. Roşianu est d'avis que sur la base des dispositions déjà élaborées, et sur le vu de tous les désirs et observations exprimés au sein du groupe de travail, la réunion des juristes qui sera convoquée en 1962 pourra remplir sa tâche et aboutir aux résultats attendus.

En conclusion, M. Roşianu déclare que la délégation roumaine approuve le projet de décision proposé par le groupe de travail pour les questions juridiques.

La *Décision* sur les questions juridiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/44 (Voir Annexes I).

La session passe à l'examen du *point 9 de l'ordre du jour* : « La question du système unique de radiocommunication des bateaux naviguant sur le Danube (proposition du Représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie). »

M. Stalić (Yougoslavie) dit que le développement du trafic sur le Danube exige, tant pour la sécurité de la navigation que pour l'amélioration des communications, une amélioration de la liaison bâtiments — rive.

L'existence de différentes radio-installations et de différents systèmes de radiocommunication à bord des bâtiments a eu des effets négatifs sur l'exploitation des bâtiments et la qualité des communications, notamment lors de la navigation en dehors des eaux territoriales du pays dont ils battent le pavillon.

Si cet état de choses persistait, il pourrait avoir une influence nuisible tant sur la sécurité des bâtiments que sur leur exploitation.

L'article 29 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 stipule que les bâtiments naviguant sur le Danube peuvent se servir des stations de TSF qui se trouvent à leur bord, ainsi que des moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans les buts de la navigation.

Pour pouvoir procéder à la solution de cette question d'une grande importance pour la navigation danubienne et assurer ainsi un trafic sans entraves, la délégation yougoslave considère utile que la Commission du Danube charge son appareil de recueillir les opinions des Etats danubiens à ce sujet et d'élaborer sur la base de celles-ci une information sur la possibilité d'adopter dans ce domaine des dispositions et des mesures techniques unifiées qui permettraient l'utilisation la plus adéquate de la radiocommunication à bord des bâtiments naviguant sur le Danube.

Le service technique yougoslave compétent en cette matière est prêt à donner toute aide nécessaire à l'appareil de la Commission pour la réalisation de cette tâche et, en premier lieu, à mettre à sa disposition la documentation nécessaire pouvant servir de base lors de l'examen de cette question.

Faisant suite à ce qui précède, la délégation yougoslave soumet la proposition concrète suivante :

« Recueillir et diffuser à tous les Etats danubiens les données nécessaires relatives aux radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube. Présenter une information à ce sujet à la session ordinaire de la Commission, après son examen en réunion d'experts des Etats danubiens. »

Achevant son intervention, M. Stalio dit que la délégation yougoslave estime que cette proposition devrait être incluse dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962.

Le *Président*, s'exprimant au nom de la délégation yougoslave, attire l'attention de la session sur les quelques modifications apportées au texte de la proposition de la délégation yougoslave laquelle, conformément à l'article 25 des Règles de procédure, a été diffusée en séance plénière — Addendum 1 au doc CD/SES 20/10 (se trouve dans les archives de la Commission) et dit que si les Représentants sont d'accord avec ce texte définitif, et si personne ne demande la parole sur cette question, son inclusion dans le plan de travail de la Commission pour 1962 pourrait être mise au vote.

La proposition de la Yougoslavie, adoptée à l'unanimité, est incluse dans le projet du plan de travail de la Commission pour 1962 sous le point 41.

La session passe à l'examen du *point 10 de l'ordre du jour* : « Plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 ».

Le président du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur, M. *Spálek*, communique les résultats auxquels ont abouti les travaux du groupe de travail lors de l'examen du projet du plan de travail de la Commission du Danube — doc. CD/SES 20/39 (se trouve dans les archives de la Commission).

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) dit que l'examen du projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 permet, d'ores et déjà, de constater qu'il correspond aux tâches assignées à la Commission du Danube par la Convention de 1948.

En ce qui concerne le plan de travail dans son ensemble, M. *Pišek* note que celui-ci correspond aux possibilités de l'appareil et ainsi, il espère qu'avec la bonne collaboration déjà établie entre la Commission et les organismes compétents des Etats danubiens, les tâches exposées dans le projet de plan proposé seront réalisées avec succès.

Poursuivant son intervention, M. *Pišek* constate avec satisfaction que le problème de l'étude du régime des glaces sur le secteur en amont de Devin a trouvé sa place dans le plan de travail ; c'est un problème d'une grande importance dit M. *Pišek*, car le danger que présentent les glaces menace de grandes valeurs de l'économie nationale non seulement en Tchécoslovaquie, mais également en Hongrie.

En rapport avec ceci, il exprime sa certitude que les conclusions auxquelles aboutira l'étude de ce problème, qui tiendra compte de l'influence des usines hydrauliques construites et en voie de construction sur le régime des glaces, donneront une base réelle pour la lutte contre les glaces sur le secteur de fleuve en question.

M. Pišek exprime également sa satisfaction de voir que la question de la conclusion d'un accord multilatéral portant sur les privilèges et les immunités de la Commission du Danube figure dans le plan de travail, ce qui, vu la conclusion d'un accord bilatéral entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube, permettra de régler ce problème sous tous ses rapports.

Sur la base des considérations énoncées, la délégation tchécoslovaque approuve le projet de plan de travail pour 1962 et votera pour son adoption.

M. Puja (Hongrie) approuve, au nom de la délégation hongroise, le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962. Il constate avec satisfaction que l'appareil de la Commission a inclus dans le plan de travail le rassemblement des données sur le régime des glaces du secteur Regensburg—Gönyü et l'élaboration d'un rapport à ce sujet, et déclare que la délégation hongroise est prête à aider la Commission du Danube dans sa tâche. M. Puja note la grande importance que présente l'étude approfondie du régime des glaces du Danube du point de vue de la navigation danubienne et estime qu'à cette fin il sera opportun d'établir l'influence qu'exercent sur le régime des glaces les centrales hydro-électriques construites et l'influence qu'auront les centrales en voie de construction sur le Danube.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 comporte les problèmes les plus actuels et les plus essentiels pour l'amélioration et le développement de la navigation sur le Danube. En outre, ce plan tend à intensifier le travail et l'activité de la Commission du Danube. Cependant, pour ce faire, il est indispensable de tenir compte des possibilités réelles des pays danubiens et de l'appareil de la Commission pour ne pas avoir à se trouver dans l'impossibilité d'exécuter les obligations prises ou de ne pouvoir les exécuter que partiellement.

C'est pour cette raison que la délégation yougoslave a renoncé à présenter certaines de ses propositions, considérant qu'elles chargeraient trop le plan, bien qu'elles soient importantes pour le travail ultérieur de la Commission. Ainsi par exemple, la délégation yougoslave a renoncé à sa proposition de recueillir les données nécessaires en vue de l'étude de l'influence du régime du débit et du bilan des eaux du Danube sur la navigation dans les conditions provenant de la construction des barrages et autres ouvrages hydrotechniques ainsi que de la prise des eaux du Danube à d'autres fins. Ces données devraient rendre possible l'établissement du régime futur du débit et du bilan des eaux du Danube et en même temps permettre de prévoir les délais dans lesquels on peut s'attendre à des changements du débit et du bilan.

Toutefois, bien que cette tâche ne soit pas incluse dans le plan de travail, la délégation yougoslave estime que l'on devrait tenir compte, à l'avenir, de ce problème très important pour le travail ultérieur de la Commission.

En ce qui concerne l'élaboration du plan de travail, la délégation yougoslave considère que la méthode appliquée, consistant en l'examen des points correspondants au sein des groupes de travail respectifs, s'est avérée d'ores et déjà plus pratique et plus opportune que celle employée antérieurement. Cependant, cette méthode n'est pas encore suffisamment développée et n'a pas encore trouvé son entière expression dans la pratique.

En conclusion, la délégation yougoslave se prononce pour l'adoption du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1962.

M. *Simeonov* (Bulgarie) estime que le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1962, quoique chargé, est réel et accomplissable. Selon l'avis de M. Simeonov, toutes les tâches posées devant la Commission en 1962 sont étroitement liées à la poursuite de l'amélioration de la navigation sur le Danube, et, en conséquence, la délégation bulgare approuve le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 et votera pour son adoption.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) s'associe aux considérations exprimées par le Représentant de la Tchécoslovaquie, selon lesquelles le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 reflète toutes les questions qui intéressent la Commission.

La réalisation du plan de travail dépend de la présentation en temps voulu de la documentation par les organismes compétents des Etats membres de la Commission du Danube. Notre délégation peut vous assurer, dit M. Kapikraïan, que les organismes compétents soviétiques enverront à temps la documentation nécessaire, et nous prions les Représentants des autres Etats d'adopter les mesures correspondantes pour que les données demandées soient envoyées en dû temps.

M. Kapikraïan note ensuite que l'appareil de la Commission doit être très actif et faire preuve d'initiative dans l'accomplissement de son activité fondamentale d'organe exécutif de la Commission du Danube et, se référant à ce sujet à l'article 8 point a) de la Convention de 1948, qui stipule qu'il entre dans les attributions de la Commission du Danube de veiller à l'exécution des dispositions de la Convention, dit que la délégation soviétique soulève cette question du fait que de nombreux Etats danubiens mettent en exploitation différents ouvrages et qu'il est du devoir de l'appareil de la Commission de bien se renseigner si ces ouvrages ne créent pas d'obstacle à la navigation et d'en informer en dû temps tous les Etats membres de la Commission.

En conclusion, M. Kapikraïan déclare que la délégation soviétique est d'accord avec le plan de travail de la Commission du Danube.

M. *Dumitru* (Roumanie) estime, tout comme les Représentants ayant intervenu avant lui, que le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 est réel et prévoit la solution de tâches visant l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et l'élévation du prestige de la Commission sur le plan international.

M. Dumitru constate avec satisfaction que toutes les délégations ont pris une part active à l'élaboration du plan. Les études et les informations

prévues au plan demandent de grands efforts, tant de la part de la Commission du Danube que de la part des organismes compétents des Etats danubiens. Mais la délégation roumaine ne doute pas que tout sera fait dans l'intérêt de l'accomplissement de ce plan. En conclusion, M. Dumitru dit que la délégation roumaine est d'accord avec le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962.

Le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962, avec les compléments présentés, est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 20/45 (Voir Annexes I).

Le séance est levée à 18 heures 30 minutes.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé: M. VILOVIĆ

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: Y. YANTCHEV

PROCES-VERBAL

No 115

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 7 février 1962
à Budapest

Président — M. Mustafa Vilović

Représentants

République d'Autriche	— M. Peinsipp
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Puja
République Populaire Roumaine	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Kapikraïan (Suppléant du Représentant)
République Populaire Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 10 heures 20 minutes.

Le *Président*, ouvrant la séance, salue M. *Gorgé*, représentant de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, invité à la XX^e session par la Commission du Danube, et passe à l'adoption du programme de travail : examen des points 11, 12 et 13 de l'ordre du jour.

La session examine le *point 11 de l'ordre du jour* : « Projet de budget de la Commission du Danube pour 1962 » — doc. CD/SES 20/6 » (se trouve dans les archives de la Commission du Danube).

Le président du groupe de travail pour les questions financières, M. *Stalio*, présente le rapport de groupe sur le projet de budget de la Commission du Danube — doc. CD/SES 20/42 (voir Annexes II) et dit que le groupe de travail, ayant examiné tous les postes du chapitre des recettes et du chapitre des dépenses du projet de budget, a constaté que celui-ci a été établi conformément aux tâches de la Commission du Danube pour 1962. En outre, dit M. *Stalio*, le groupe de travail a concerté toutes les questions surgies au cours de l'examen du projet.

La *Décision* concernant le budget de la Commission du Danube pour 1962 — doc. CD/SES 20/48 (voir Annexes I) et le *budget* de la Commission du Danube pour 1962 — doc. CD/SES 20/41 (voir Annexes III) sont adoptés à l'unanimité.

La session examine le *point 12 de l'ordre du jour* « Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXI^e session de la Commission du Danube », qui est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 20/43 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du *point 13 de l'ordre du jour* « Divers ».

M. *Rusu* (directeur) communique à la session que le plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 ayant prévu l'établissement de contacts entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale, il a rendu visite au Secrétaire général de l'Organisation Météorologique Mondiale, M. *Davies*, et a eu avec lui un entretien au sujet de la poursuite de la collaboration entre les deux organisations.

M. *Rusu* expose que l'entretien a fait ressortir l'opportunité de la collaboration entre les deux organisations et, en rapport avec ceci, propose à la session d'en préciser les principes, la forme concrète à lui donner pouvant être fixée ultérieurement, sur le vu des désirs des deux organisations. A l'avis de M. *Rusu*, la collaboration pourrait être réalisée sur la base d'un échange de lettres entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale. A cette fin, il serait nécessaire de concerter en premier lieu le contenu de ces lettres.

Ensuite, M. Rusu dit que la collaboration entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale pourrait être basée sur les principes suivants :

Les Secrétariats des deux organisations :

a) échangeront régulièrement leurs vues et se consulteront sur les questions d'intérêt commun pour les deux organisations ;

b) inviteront, de part et d'autre, aux réunions et aux sessions leurs représentants pour l'examen des questions correspondantes ;

c) échangeront des informations sur les plans et les programmes de leurs travaux, ainsi que des publications sur les questions correspondantes.

Faisant suite à ce qui précède, M. Rusu propose à la session de donner son accord de principe quant à la poursuite des contacts en vue du développement de la collaboration entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale sur la base des principes susmentionnés.

Ensuite, M. Rusu informe la session que l'année dernière le Secrétariat de la Commission du Danube a reçu de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique une lettre dans laquelle cette dernière lui proposait de collaborer dans les questions liées au transport de matières radioactives par voie navigable. Cette lettre a été envoyée à tous les représentants des Etats membres de la Commission, qui ont communiqué leur approbation quant à l'établissement d'un arrangement de travail avec l'A.I.E.A.

Tenant compte de ce qui précède, M. Rusu propose que la session donne son accord de principe au sujet de la poursuite des contacts avec l'A.I.E.A. en vue de l'établissement d'un arrangement de travail entre les deux organisations par échange de lettres entre le Président de la Commission du Danube et le Directeur Général de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique.

Selon M. Rusu, les principes fondamentaux sur lesquels il conviendrait de baser cette collaboration sont les suivants :

a) consultation dans toutes les questions relevant du transport de matières radioactives par voie navigable ;

b) échange gratuit de publications à ce sujet.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit qu'ayant entendu l'information du directeur sur l'extension des contacts avec les organisations internationales, la délégation soviétique approuve la proposition au sujet des principes de la collaboration avec le Secrétariat de l'Organisation Météorologique Mondiale et le Secrétariat de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique. La délégation soviétique estime également qu'il serait utile de poursuivre l'extension des relations internationales et des contacts de travail, et l'échange de publications et documentations entre l'appareil de la Commission du Danube et les différentes organisations internationales et régionales d'Asie, d'Afrique et d'Amérique Latine, dans la compétence desquelles entre l'examen des questions portant sur les voies navigables internationales.

Au cours de ses 12 années d'activité, la Commission du Danube a acquis une riche expérience de travail dont pourraient bénéficier dans une certaine mesure d'autres organisations internationales. Un exemple dans ce domaine est l'intérêt avec lequel a été accueilli le rapport du Secrétariat de la Commission du Danube au séminaire organisé en 1961 sous l'égide de

l'ONU, à Vancouver (Canada), pour les spécialistes des pays économiquement sous-développés. Cet exemple indique que le moment est venu d'élargir les contacts de travail entre la Commission du Danube et les organisations internationales et régionales en vue d'un échange d'expérience.

M. Kapikraïan se prononce aussi pour la consolidation des relations entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU. Comme on le sait, dit M. Kapikraïan, une Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure a été élaborée sur l'initiative de la Commission Economique pour l'Europe, avec la participation de représentants des Etats danubiens et d'experts de la Commission du Danube. Je voudrais profiter de cette occasion, dit M. Kapikraïan, pour vous informer que l'Union Soviétique a adhéré, en décembre 1961, à cette Convention. Parlant de la collaboration entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe, M. Kapikraïan souligne que cette dernière fait usage dans une large mesure des documents et des conclusions de la Commission du Danube dans l'élaboration de ses recommandations relatives au transport par voie navigable.

La délégation soviétique estime que les contacts de travail existant effectivement entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe devraient être réglés d'une manière adéquate.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) dit que la délégation tchécoslovaque s'associe entièrement aux déductions du chef de la délégation de l'Union Soviétique. Nous estimons également, dit-il, qu'il est utile d'élargir les relations entre la Commission du Danube et les organisations internationales, car ceci nous aidera dans le travail et en même temps élèvera l'autorité de la Commission du Danube. Nous voudrions souligner, dit M. Pišek, qu'il serait désirable que ces relations se développent dans des conditions normales et sur un pied d'égalité.

Nous estimons très importante la question du règlement des rapports entre la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe. La collaboration entre ces deux organisations est nécessaire et utile du point de vue des exigences de la navigation danubienne et des perspectives de son développement. La délégation tchécoslovaque espère que l'organe directeur de la Commission du Danube, son appareil et les experts, s'occuperont de ce problème et lui trouveront une solution jusqu'à la prochaine session.

M. Stalio (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave est d'accord avec les propositions exprimées au sujet de l'extension des relations et de la coopération avec d'autres organisations internationales et voudrait saluer et appuyer leur développement. Nous voudrions souligner, dit M. Stalio, notre point de vue de principe suivant lequel l'orientation de base de la Commission du Danube dans ce domaine devrait porter sur la coopération avec l'organisation des Nations Unies et ses organes. La Commission peut également établir des contacts avec d'autres différentes organisations régionales gouvernementales traitant des problèmes semblables à ceux dont s'occupe la Commission. Ceci serait incontestablement utile tant pour le travail de la Commission du Danube que pour l'affirmation de sa position et de son prestige sur le plan international.

Sur proposition du *Président*, la session prend note de l'information du directeur et des opinions et observations émises au cours de son examen et approuve, en principe, la poursuite du développement des contacts avec l'Organisation Météorologique Mondiale et l'Agence Internationale de l'Energie Atomique.

Le *Président* informe ensuite la session de la lettre qu'il a reçue de la part du représentant de l'URSS à la Commission du Danube, M. Jarkov, au sujet de la libération de M. A. A. Makeïev du poste de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives, et de la nomination à ce poste de M. K. F. Iegorov. Le *Président* constate que cette proposition est conforme aux dispositions de l'article 40 des Règles de procédure et à l'article 8 du Règlement relatif aux droits et aux obligations des fonctionnaires de la Commission du Danube et que le directeur, se basant sur l'article 39 des Règles de procédure, a fait préparer un projet de décision à ce sujet.

M. *Rusu* (directeur) donne lecture du projet de décision.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que, donnant suite à la demande de M. A. A. Makeïev de le libérer de son travail à la Commission du Danube par suite de sa nomination à un autre poste, la délégation soviétique propose M. K.P. Iegorov au poste de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives. M. Iegorov est né en 1923, il a fait des études supérieures de droit et est candidat des sciences juridiques. Il a travaillé durant plusieurs années à l'Institut Central de Recherches Scientifiques de la Flotte Maritime en tant que chef de la Division du droit maritime. Plus de 15 de ses ouvrages scientifiques traitant différentes questions juridiques relevant du domaine de la navigation maritime ont été édités. M. Iegorov connaît bien l'activité de la Commission du Danube et les problèmes dont elle s'occupe. Il a, à maintes reprises, participé en tant qu'expert de l'Union Soviétique aux réunions d'experts des Etats danubiens chargées de l'examen de questions juridiques et nautiques. M. Iegorov a également pris part aux travaux des organes subsidiaires du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU en qualité d'expert de l'URSS.

Tenant compte de l'expérience qu'a M. Iegorov dans le travail de la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, la délégation soviétique estime qu'il pourra remplir avec succès les tâches incombant au chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives de la Commission du Danube, et recommande à la session d'approuver sa nomination à ce poste.

La *Décision* concernant la nomination du chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 20/47 (voir Annexes I).

Au nom de la session, Le *Président* remercie M. Makeïev pour son activité en tant que chef de Section du Secrétariat, et notant la bonne préparation des nombreux documents, rapports et projets soumis à la présente session, dit que toute l'activité de M. Makeïev à la Commission du Danube montre que son travail a été fort utile pour cette organisation.

M. *Peinsipp* (Autriche) dit que la délégation autrichienne constate avec satisfaction que la présente session de la Commission a accompli un grand travail dans un laps de temps relativement court, réalisant, selon

ses possibilités, tout le programme envisagé. Les groupes de travail ont travaillé de manière telle que seules les questions demandant une étude plus détaillée ont été examinées en séances plénières. L'activité de la Commission du Danube se trouve dans le champ visuel du large public, qui jouit du résultat des travaux de la Commission du Danube sans toutefois connaître le grand travail effectué au sein de cette organisation. M. Peinsipp exprime également sa satisfaction de voir que grâce à l'esprit de collaboration, la session a pu trouver des solutions favorables aux nombreux problèmes qui se sont soulevés au cours des débats.

Au nom de la délégation autrichienne, M. Peinsipp remercie le directeur et les fonctionnaires de la Commission pour la bonne préparation et le bon déroulement de la session, qui assurent le succès des travaux de la Commission. Il remercie également le Président, dont l'activité a contribué à l'établissement de l'esprit de collaboration régnant aux réunions. Terminant son intervention, M. Peinsipp dit que la présente session est la dernière à laquelle il assiste et qu'il regrette de devoir quitter cette organisation qui a toujours réussi à trouver des solutions unanimes aux problèmes intéressant la navigation danubienne.

Le *Président* remercie M. Peinsipp pour les paroles cordiales adressées à la Commission du Danube et à lui-même, et lui souhaite du succès dans son travail futur.

Le *Président* constate que l'ordre du jour de la XX^e session de la Commission du Danube est épuisé et que la session a résolu les nombreux et importants problèmes visant l'amélioration des conditions de la navigation sur la Danube qu'il comportait.

Caractérisant le travail de la XX^e session dans son ensemble, M. Vilović dit que la session, qui au début de ses travaux a résumé les tâches accomplies par la Commission du Danube, a constaté avec satisfaction que le plan de travail pour 1961 a été exécuté.

Au cours de l'examen des questions d'ordre technique, la session a approuvé le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube, à l'exclusion du plan pour le secteur des Portes de Fer, et a adopté le projet de Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, réalisant ainsi une des tâches principales de la Commission du Danube dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

En ce qui concerne les questions nautiques, la XX^e session a adopté une nouvelle rédaction pour l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, qui énumère les documents nécessaires en navigation internationale, et un Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube, qui établit un feu distinctif uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale.

Au cours de l'examen de l'information sur l'entretien du chenal navigable par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, la session, qui a pris note de cette information, a constaté avec satisfaction que tous les Etats danubiens exécutent des travaux de grande envergure en vue de l'amélioration des conditions de la navigation.

La XX^e session a également traité une série de questions hydro-météorologiques. L'achèvement de leur élaboration aura un effet positif sur la navigation danubienne, car il permettra de pourvoir les bateliers en prévisions des niveaux d'eau et en d'autres données hydrométéorologiques nécessaires.

La session a adopté une classification sommaire pour les marchandises transportées sur le Danube et un nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube, qui permettront d'étendre et d'améliorer la coopération entre les Etats danubiens en matière de statistique de la navigation danubienne.

La session a porté une attention particulière aux questions juridiques, notamment à l'accord portant sur les privilèges et les immunités de la Commission du Danube et à l'unification des règles applicables dans les enquêtes sur les avaries.

Les Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube adoptées par la session, d'une part simplifieront les formalités sanitaires de frontière, accélérant ainsi le mouvement de la flotte, et d'autre part protégeront les territoires des Etats danubiens contre l'introduction de maladies contagieuses.

Enfin, la session a adopté le plan de travail de la Commission pour 1962, qui prévoit toute une série de problèmes d'une grande importance pour la navigation danubienne, et a concerté sa position de principe en ce qui concerne la collaboration avec les organisations internationales en vue de l'extension des contacts entre la Commission du Danube et les organisations s'occupant des problèmes de la navigation intérieure.

M. Vilović souligne particulièrement l'esprit de collaboration mutuelle et constructive qui a régné durant toute la session et note que, malgré la complexité des questions traitées, la session a toujours trouvé des solutions satisfaisantes.

M. Vilović remercie les délégations des Etats membres de la Commission et tous les participants pour leur collaboration et leur compréhension mutuelle, et souhaite qu'à l'avenir également les travaux de la Commission se déroulent dans ce même esprit de collaboration constructive.

En conclusion, M. Vilović dit qu'il est sûr d'exprimer une opinion unanime en évoquant le travail fructueux que l'appareil a effectué dans la préparation et le déroulement de la XX^e session, et particulièrement celui qu'a déployé le Secrétariat qui, malgré l'activité intense de la session, a toujours su bien préparer, et en temps voulu, les documents nécessaires.

Pour terminer, M. Vilović remercie le Gouvernement de la République Populaire Hongroise pour son excellente hospitalité et pour les conditions de travail des plus favorables assurées à la Commission du Danube, et déclare la XX^e session de la Commission du Danube close.

La séance est levée à 12 heures 20 minutes.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé : M. VILOVIĆ

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé : Y. YANTCHEV

ANNEXES

I

DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA VINGTIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 24 janvier 1962)

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 de 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 « O » 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 d'un 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 des questions juridiques et nautiques.
8. Projet de Recommandations pour 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. Question d'un système unique de radiocommunication des bateaux naviguant sur le Danube.
10. Plan de travail de la Commission du Danube pour 1962.
11. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1962.
12. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXI^e session de la Commission du Danube.
13. Divers.

DECISION

DE LA VINGTIEME 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 1961**

(Adoptée à la séance plénière du 24 janvier 1962)

Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961 ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XX^e session de la Commission DECIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1^{er} janvier 1962 :

Actif.....	445.262 forints
Passif	445.262 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 20/12.

2. Transférer au budget pour 1962 le solde du budget pour 1961, dont le montant s'élève à 435.868,67 forints.

3. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — CD/SES 20/15.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir discuté le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1961 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen dudit rapport, la XX^e 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 1961 — doc. CD/SES 20/5, avec les amendements y apportés, et approuver l'activité de l'appareil de la Commission, déployée en vue de l'accomplissement du plan.

2. Approuver le Rapport du groupe de travail concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1961 — doc. CD/SES 20/18.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant le projet de Plan de la première étape des grands travaux
sur le Danube (Travaux de la première période, 1961 – 1965)

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir 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 techniques sur l'examen dudit Plan, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961 – 1965) – doc. CD/SES 20/1, dressé sur la base des données présentées par tous les Etats danubiens et l'Administration Fluviale du Bas-Danube, compte tenu des observations et propositions exprimées au sein du groupe de travail.

2. Attirer l'attention de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sur le fait qu'elle n'a pas présenté jusqu'à présent à la Commission le projet de plan des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer (Travaux de la première période, 1961 – 1965).

3. Prendre note de la déclaration des Représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer selon laquelle ils présenteront à la Commission dans un proche avenir le plan des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer (Travaux de la première période, 1961 – 1965), à soumettre à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'information de l'appareil au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir examiné l'information sur les propositions des Etats danubiens 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, et le rapport du groupe de travail pour les questions techniques sur l'examen de la dite information, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'information de l'appareil de la Commission sur les propositions des Etats danubiens 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 (doc. CD/SES 20/9).

2. Charger l'appareil de la Commission de poursuivre le rassemblement des 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 et soumettre à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube une information à ce sujet.

3. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions techniques, sur le point 3/h de l'ordre du jour : « Information au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube. » (doc. CD/SES 20/19).

4. Recommander aux Etats danubiens et à l'Administration Fluviale du Bas-Danube de se baser, lors de l'établissement des projets et de l'exécution des travaux hydrotechniques et de régularisation visant l'amélioration des conditions de la navigation, sur le plan approuvé pour la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961-1965).

5. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions techniques sur le point 3/a 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 20/19.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le projet de Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir examiné le projet de « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » et le rapport du groupe de travail pour les questions techniques sur l'examen desdits Compléments, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le projet de « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube », compte tenu des compléments et amendements apportés au sein du groupe de travail (doc. CD/SES 20/4).

2. Recommander aux États danubiens du Haut-Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, dans l'établissement de leurs plans de travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation et des projets de construction d'ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, sur les Recommandations adoptées.

3. Charger l'appareil de la Commission d'inclure dans le projet adopté des « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube », la documentation reçue de la part des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne en ce qui concerne l'étude de l'augmentation des gabarits des passes navigables de certains ponts situés sur le secteur en amont de l'écluse Jochenstein (km 2203,33).

4. Charger l'appareil de la Commission de réunir en un seul document les « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » et les Compléments à ces Recommandations.

5. Prendre note de ce que l'Administration fluviale des Portes de Fer enverra sous peu à la Commission la documentation sur les gabarits de chenal (largeur minima) concernant les travaux de la première étape.

6. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions techniques sur le point 3/c de l'ordre du jour : « Projet de Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (doc. CD/SES 20/19).

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir examiné l'« 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'art. 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur l'examen de ladite Information, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Modifier l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et le libeller comme suit :

« Article 12

§ I — En navigation internationale sur le Danube, tout bâtiment, à l'exclusion des bâtiments maritimes et des menues embarcations (petits bâtiments), doit être muni des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Certificat de jaugeage.
3. Journal de bord, pour les remorqueurs et les automoteurs.
4. Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage, avec présentation des diplômes ou des certificats donnant au conducteur le droit de conduire le bâtiment et au mécanicien le droit de régler les mécanismes).
5. Documents exigés en vertu de conventions internationales et concernant la navigation, dont le Certificat de TSF et le Journal radio-télégraphique sur les bâtiments ayant à bord un poste de TSF, etc.

§ II — En navigation internationale, les bâtiments de la catégorie des menues embarcations (petits bâtiments) (voir §. 5 de l'Annexe) doivent être munis des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Rôle d'équipage.

Remarque : Pour les canots et barques de sport, le permis de navigation délivré par les organes nationaux suffit.

§. III — En dehors des documents susmentionnés, obligatoires en navigation internationale, les organismes compétents des pays peuvent prescrire pour leurs bâtiments des documents supplémentaires.»

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le plus tôt possible les documents ci-dessus énumérés et d'informer la Commission du Danube sur la date de leur introduction.

3. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 4/a de l'ordre du jour (doc. CD/SES 20/21).

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement d'un feu distinctif uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir discuté le projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement d'un feu distinctif uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sur le Danube, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur l'examen dudit projet de Complément, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDÉ :

1. Compléter l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube par l'alinéa suivant :

« De nuit, les bâtiments de la surveillance fluviale portent également, au cours de l'exercice de leurs fonctions, un feu bleu scintillant, visible de tous les points de l'horizon. »

2. Recommander aux Etats danubiens d'introduire dans le plus bref délai possible, à l'égard de leurs bâtiments de la surveillance fluviale, le complément adopté et d'en informer la Commission du Danube.

3. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 4/b de l'ordre du jour (doc. CD/SES 20/21).

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant l'Information de l'appareil de la Commission du Danube sur
l'entretien du chenal du Danube par les Etats danubiens et les Administra-
tions fluviales spéciales

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir discuté l'Information de l'appareil de la Commission du Danube sur l'entretien du chenal du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur l'examen de ladite Information, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission du Danube sur l'entretien du chenal navigable du Danube du 1er avril 1960 au 1er avril 1961 (doc. CD/SES 20/8).
2. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 4/c de l'ordre du jour (doc. CD/SES 20/21).

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions hydrométéorologiques (Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir discuté la « Liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube », les « Propositions concernant l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube », le « Rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté », ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques, la XX^e session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Charger l'appareil de la Commission du Danube :

a) de poursuivre son travail afin de préciser et de compléter la liste des stations synoptiques et climatiques pour le rassemblement des données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du bassin du Danube, et après son examen en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques, la présenter à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube ;

b) rassembler, en 1962, la documentation sur l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur le secteur roumaino-bulgare (bulgaro-roumain) du Danube et en informer les Etats danubiens.

2. Maintenir jusqu'à leur révision en 1966, les cotes d'étiage navigable et de régularisation adoptées dans les « Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube ».

3. Charger l'appareil de la Commission de recueillir, en 1962, auprès des Etats danubiens les renseignements sur l'établissement, par ces pays, des avis sur les orages, les phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation sur le Danube, et sur les modes de leur communication aux bateliers. Soumettre une information à ce sujet à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

4. Recommander aux Etats danubiens d'envoyer à l'appareil de la Commission dans le premier semestre de 1962 les renseignements sur

l'établissement, dans leur pays, des avis au sujet des orages, des phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation sur le Danube, et sur les modes de leur communication aux bateliers.

5. A partir de 1962, cesser la publication du Bulletin mensuel hydro-météorologique.

6. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 20/20).

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions statistiques

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir discuté le projet de « Classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube », le projet du nouveau « Questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube », le rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques tenue en juin 1961, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver la « Classification des marchandises pour le Bulletin statistiques de la Commission du Danube » et recommander aux Etats danubiens de l'utiliser dans la présentation des données statistiques à l'appareil de la Commission du Danube (doc. CD/SES 20/35).

2. Approuver le « Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube » ainsi que la « Terminologie et les définitions employées dans le Questionnaire », compte tenu des amendements présentés par le groupe de travail (doc. CD/SES 20/36).

Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de présenter à la Commission du Danube les données statistiques reflétant le trafic-marchandises sur le Danube à partir du 1^{er} janvier 1962, d'après le nouveau Questionnaire.

3. Approuver le rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques (CD/SES 20/51).

4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de questions statistiques (doc. CD/SES 20/22).

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 2 février 1962)

Après avoir discuté le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube, le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires, tenue en juin 1961, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions sanitaires, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Adopter les « Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube » (doc. CD/SES 20/34) avec les amendements apportés par le groupe de travail.

2. Recommander aux Etats danubiens de mettre en vigueur le plus tôt possible les dispositions des Recommandations adoptées et d'en informer la Commission du Danube.

3. Inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 l'édition desdites Recommandations.

4. Approuver le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires (CD/SES 20/52).

5. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions sanitaires (CD/SES 20/23).

**ORDRE DU JOUR A TITRE D'ORIENTATION
DE LA XXI^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE**

(Adoptée en séance plénière, le 7 février 1962)

1. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXI^e session les questions suivantes :

1. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1962.

2. Rapport du Directeur de l'appareil sur l'exécution du budget de la Commission pour 1962.

3. Questions techniques :

a) Projet du Plan de la première étape des grands travaux (Travaux de la première période, 1961—1965) sur le secteur des Portes de Fer.

b) Information sur le 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.

4. Questions nautiques :

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

b) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques.

5. Questions hydrométéorologiques :

a) Liste des stations synoptiques et climatiques pour le rassemblement des données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du bassin du Danube.

b) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques et techniques.

6. Questions statistiques :

a) Projet de formulaire pour le rassemblement des données sur le transport de passagers sur le Danube.

b) Information sur le trafic en perspective sur le Danube.

7. Questions juridiques :

a) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques.

8. Plan de travail de la Commission du Danube pour 1963.
9. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1963.
10. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXII^e session de la Commission du Danube.
11. Divers.
- II. Convoquer la XXI^e session ordinaire de la Commission du Danube à Budapest, pour le 30 janvier 1963.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions juridiques

(Adoptée à la séance plénière du 6 février 1962)

Ayant discuté l'information de l'appareil de la Commission au sujet de l'élaboration de Règles unifiées applicables aux enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube, le 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, la partie du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques ayant trait aux questions juridiques, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions mentionnées, la XX^e session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Charger l'appareil de la Commission de l'élaboration, compte tenu des opinions exprimées et des positions prises par les délégations aux réunions du groupe de travail, de propositions au sujet de l'unification des règles applicables en matière d'enquête sur les avaries survenues sur le Danube et les présenter à l'examen de la réunion d'experts pour les questions juridiques.

2. Inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 la convocation d'une réunion d'experts en questions juridiques chargée d'examiner la question de l'Accord bilatéral.

3. Prendre note du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques (doc. CD/SES 20/53).

4. Prendre note du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques (doc. CD/SES 20/38).

PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1962

1. Rassembler les données sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, et préparer une information à ce sujet pour la XXI^e session de la Commission du Danube.

2. Poursuivre la préparation à l'édition des cartes de pilotage du Danube. Recueillir et généraliser les observations des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales à ce sujet et présenter ce matériel à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques.

3. Entreprendre le rassemblement de la documentation cartographique, établie compte tenu des modifications survenues, en vue de la réédition des cartes de pilotage pour le secteur du Danube du km 1830 (Devin) au km 1433 (Mohács) à l'échelle de 1 : 10.000.

4. Préparer à la réédition le Routier du Danube (Aperçu général).

5. Achever le rassemblement de la documentation pour le Routier du Danube du km 2379 (port de Regensburg) au km 1880 (Devin) et l'établissement de sa partie couvrant le secteur du km 2379 (port de Regensburg) au km 2201,77.

6. Préparer et rouéotyper la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur du km 2379 (port de Regensburg) au km 2201,77.

7. Elaborer un projet d'instructions au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube et l'examiner en réunion d'experts pour les questions nautiques.

8. Préparer, sur la base des renseignements reçus des Etats danubiens au sujet des appareils lumineux utilisés sur les moyens de balisage, une information à diffuser aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

9. Préparer le projet d'unification de la forme et de la signification des signaux employés par les stations de signalisation du Danube et le présenter à la réunion d'experts pour les questions nautiques.

10. Convoquer du 5 au 8 septembre une réunion d'experts pour l'examen des questions nautiques, inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes :

a) examen du projet d'instruction au sujet du mode d'installation des signaux de balisage ;

b) examen du projet d'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube ;

c) examen du schéma des cartes de pilotage en ce qui concerne le contenu, les conditions techniques, l'édition et les signes conventionnels des cartes, et élaboration de propositions sur ces questions.

11. Entreprendre le rassemblement de la documentation nécessaire pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation du secteur du Danube en amont de Devín sur la base d'une période correspondant à celle qui a été prise comme base dans le calcul de l'étiage navigable et de régularisation adopté pour le secteur Devín — Sulina.

12. Sur la base du formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube :

a) dépouiller les données pour 1961 ;

b) entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1962.

13. Réunir, pour tout le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, les « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » et les Compléments à ces Recommandations.

14. Recueillir les données sur le régime des glaces sur le secteur Regensburg — Gönyü et entreprendre l'élaboration du rapport sur le régime des glaces dans le cadre du rapport déjà élaboré pour les secteurs du Danube Devín — Sulina, ce compte tenu de l'influence sur le régime des glaces, des centrales hydro-électriques existantes ou en voie de construction sur ce secteur.

15. Elaborer, après leur réception, les matériaux sur les travaux envisagés (en 1961—1965) sur le secteur de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer, les inclure dans le projet du Plan de la première étape des grands travaux et présenter à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube le projet du Plan de la première étape des grands travaux (Travaux de la première période, 1961—1965).

16. Poursuivre le rassemblement des propositions concernant le 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, et dresser à ce sujet une information à présenter à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube.

17. Inclure dans le projet adopté des Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, les matériaux qui seront reçus de la part des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne au sujet de l'étude de l'accroissement des gabarits des passes navigables de certains ponts sur le secteur en amont de l'écluse Jochenstein (km 2203,33).

18. Dresser, rédiger et publier l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1961.

19. Poursuivre le dépouillement des données reçues pour le Chapitre premier de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube. Recueillir les données pour les Chapitres II et III, et entamer leur établissement.

20. Achever le rassemblement de la documentation sur les méthodes appliquées dans les Etats danubiens pour l'établissement des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima. Préparer sur la base de cette documentation des propositions visant l'unification des méthodes d'appréciation existantes et des modes de publication des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, et les examiner en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

21. Achever le rassemblement de la documentation en vue de la précision et du complètement de la liste des stations synoptiques et climatiques pour le rassemblement des données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du bassin du Danube et, après l'examen de cette liste en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques, la présenter à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube.

22. Recueillir auprès des Etats danubiens les renseignements sur l'établissement, par ces pays, des avis sur les orages, les phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation sur le Danube, et sur les modes de leur communication aux bateliers. Présenter à ce sujet une information à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

23. Achever le rassemblement de la documentation concernant l'étude des méthodes de jaugeage et de calcul des débits liquides et solides, et dresser à ce sujet une information à diffuser aux Etats danubiens.

24. Rassembler la documentation au sujet de l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques sur le secteur roumain—bulgare (bulgare—roumain) du Danube et en informer les Etats danubiens.

25. Poursuivre l'établissement et la diffusion aux pays danubiens, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

26. Convoquer du 15 au 20 octobre une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques ; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes :

a) examen des propositions au sujet de la précision de la liste des stations synoptiques et climatiques pour le rassemblement des données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du bassin du Danube, et établissement de la liste complète de ces stations ;

b) élaboration de propositions sur l'unification des méthodes d'appréciation des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, et des modes de leur publication compte tenu des besoins de la navigation ;

c) échange de vues au sujet de l'établissement d'avis sur les orages, les phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation, et sur les modes de leur communication aux bateliers ;

d) échange de vues au sujet de l'établissement de la liste des stations hydrométriques principales et de la période d'observations devant servir à la détermination du bas-niveau et du haut-niveau navigables sur le secteur en amont de Devín ;

e) échange de vues au sujet de l'établissement, pour tout le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, de la méthode de la détermination du bas-niveau et du haut-niveau navigables sur la base des débits d'eau relevés en 1924—1965 (abstraction faite des années 1944 et 1945).

27. Dresser et diffuser aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des indications d'ordre méthodologique sur la manière de remplir le nouveau Questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.

28. Préparer à l'édition, publier et diffuser aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les formulaires du Questionnaire pour le rassemblement des données pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube, approuvé par la session.

29. Rédiger et publier la Classification sommaire statistique des marchandises transportées sur le Danube.

30. Préparer à l'édition l'Ouvrage de référence statistique du Danube, couvrant une période de 10 ans (1950—1959).

31. Etudier le problème de l'organisation du relevé des transports de passagers sur le Danube, élaborer un projet de formulaire pour le rassemblement des données statistiques à ce sujet, le concerter avec les organismes compétents des Etats danubiens et le présenter à l'approbation de la session ordinaire.

32. Elaborer sur la base du nouveau Questionnaire statistique le projet du schéma de l'Annuaire statistique de la Commission du Danube, qui sera publié à la place du Bulletin statistique actuel, et le concerter avec les organismes compétents.

33. Préparer et publier le Bulletin statistique sur le trafic-marchandises sur le Danube en 1961.

34. Poursuivre l'étude des méthodes d'organisation du relevé statistique du trafic-marchandises et de la navigation sur le Danube. Organiser, sur accord mutuel, une consultation des organismes statistiques correspondants des Etats danubiens au sujet de la manière de présenter les renseignements et de remplir le formulaire du nouveau Questionnaire statistique de la Commission du Danube.

35. Achever l'établissement de l'information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube et la présenter à la XXI^e session.

36. Préparer le projet des Dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.

37. Préparer des propositions au sujet de l'unification des règles applicables dans les enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube et les présenter à l'examen de la réunion d'experts pour les questions juridiques.

38. Demander aux Etats membres de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube leur avis sur la possibilité de conclure entre les Etats membres de la Convention de 1948 un accord multilatéral portant sur la capacité juridique, les privilèges et les immunités de la Commission du Danube, et leurs observations sur cet accord, et diffuser les opinions et observations reçues à tous les Etats membres.

39. Convoquer du 10 au 15 septembre une réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques ; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes :

a) examen des propositions relatives à l'unification des règles applicables dans les enquêtes sur les avaries sur le Danube ;

b) examen du projet d'Accord bilatéral entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube ;

c) étude de la question de la possibilité de conclure, entre les Etats membres de la Convention de 1948, un accord multilatéral sur la capacité juridique, les privilèges et les immunités de la Commission du Danube, sous réserve de l'acceptation par les Etats membres de conclure un tel accord.

40. Recueillir les informations au sujet de la mise en vigueur par les pays danubiens des dispositions des « Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube », adoptées à la XIX^e session de la Commission, et en particulier des dispositions de l'article 4 desdites Recommandations.

41. Recueillir et diffuser à tous les Etats danubiens les données nécessaires relatives aux radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube. Présenter une information à ce sujet à l'une des sessions ordinaires de la Commission, après son examen en réunion d'experts des Etats danubiens.

42. Dresser et publier :

a) les procès-verbaux de la XX^e session de la Commission du Danube,

b) les Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube.

43. Ronéotyper en français la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur du Danube km 2201,77—1880,26.

44. Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1962 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 l'unification de certaines parties du droit fluvial ;

h) de l'Organisation Météorologique Mondiale ;

i) d'autres organisations internationales et réunions convoquées par les Etats danubiens pour l'examen de questions concernant la navigation sur le Danube.

45. Poursuivre le maintien de contacts, l'échange de documents avec les institutions de recherches scientifiques et d'établissement de plans des Etats danubiens et autres 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 présentant de l'intérêt pour la navigation sur le Danube.

46. Dresser le plan de travail et le projet du budget de la Commission du Danube pour 1963.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant la question d'un système uniforme de radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube

(Adoptée le 6 février 1962, en séance plénière)

Ayant examiné la question d'un système uniforme de radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 un point libellé comme suit :

« Recueillir et diffuser à tous les Etats danubiens les données nécessaires relatives aux radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube. Présenter une information à ce sujet à l'une des sessions ordinaires de la Commission, après son examen en réunion d'experts des Etats danubiens. »

DECISION

**DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant la nomination du chef de la Section de correspondance,
d'édition et des archives**

(Adoptée à la séance plénière du 7 février 1962)

Sur la base des lettres du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, No 201 et No 202 du 17 janvier 1962, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Libérer M. Anatoli Adamovitch *Makeïev*, citoyen de l'URSS, de ses fonctions de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives par suite de sa nomination à un autre poste.
2. Nommer M. Konstantin Fedorovitch *Iegorov*, citoyen de l'URSS, au poste de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives.

DECISION

DE LA VINGTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1962

(Adoptée à la séance plénière du 7 février 1962)

Après avoir examiné et discuté le projet de budget de la Commission du Danube pour 1962, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XX^e session de la Commission du Danube DÉCIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1962 dans la somme de 4,606.868 forints pour son chapitre des recettes et de 4,606.868 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au doc. CD/SES 20/41.

Fixer, conformément à l'article 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités pour 1962 des Etats membres de la Commission du Danube, établies afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 590.000 forints par Etat.

Afin d'assurer le financement planifié de l'activité de la Commission, recommander aux Etats membres de la Commission de verser au début de chaque trimestre un quart de leurs annuités.

2. Augmenter, à partir du 1^{er} février 1962, le traitement du caissier-comptable de 500 forints par mois, et introduire en conséquence une rectification dans le document CD/SES 19/43 « Traitements des fonctionnaires de la Commission du Danube inscrits au tableau du personnel ».

3. Inclure dans le budget de la Commission pour 1962 le solde transitoire du bilan au 1^{er} janvier 1962, lequel s'élève à 435.868 forints, et les autres recettes prévues s'élevant à 41.000 forints.

4. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (CD/SES 20/42). Charger l'appareil d'introduire les rectifications correspondantes dans le projet de Budget et l'Estimation des dépenses pour 1962, conformément aux observations et propositions notées dans les rapports du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 20/15 et CD/SES 20/42).

ANNEXES

II

RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

R A P P O R T

du groupe de travail chargé de l'examen des 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 22 et 23 janvier 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Zanetti
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Trifonov M. Tzarvoulanov
Délégation hongroise	— M. Takács
Délégation roumaine	— M. Nae M. Anghel
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Iegorov M. Ivlev
Délégation tchécoslovaque	— M. Kýsel
Délégation yougoslave	— M. Stalio

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

Sur proposition de la délégation soviétique, M. Stalio, suppléant du Représentant de la RPF de Yougoslavie, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961 (doc. CD/SES 20/12 et Annexes 1 et 2) 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 base de la comptabilité.

Le groupe d'experts, composé de MM. Stalio, Trifonov, Tzarvoulanov, Takács, Nae, Iegorov, Ivlev et Kysel, a étudié et discuté les articles suivants du chapitre des dépenses du budget :

I/1 « Appointements », III/4 « Loyer des immeubles », III/11 « Entretien et réparation des automobiles », IV/4 et 5 « Missions et déplacements des fonctionnaires », V. « Edition des publications de la Commission du Danube », VI. « Déroulement et service des sessions de la Commission », X. « Service médical », XI. « Frais de représentation, primes et imprévus », XII. « Fonds culturel ».

Ayant pris connaissance du journal de caisse, le groupe d'experts n'a pas jugé nécessaire de vérifier en détail les documents de base.

Après avoir examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961, le groupe de travail a constaté que les dépenses effectuées correspondent aux buts assignés.

Le solde transitoire au 1^{er} janvier 1962 s'élève à 435.868,67 forints.

Ce solde s'est formé par suite des versements effectués par les Etats danubiens au compte des annuités pour 1962, de la non-réception, jusqu'à la fin de l'exercice, des factures de l'imprimerie pour l'édition des publications de la Commission du Danube, et des économies réalisées à certains articles du budget.

Au cours de la discussion, les observations et les désirs suivants ont été exprimés au sein du groupe de travail :

A l'art. I/1 « Appointements », il a été noté que dans la forme actuelle du budget les traitements versés aux fonctionnaires inscrits au tableau et ceux versés aux employés non-inscrits au tableau du personnel figurent en une somme globale, ce qui complique la détermination du montant effectivement versé aux employés non-inscrits au tableau du personnel ; en connexion avec ceci le groupe de travail estime utile de tenir compte de cette observation dans l'exercice de 1962.

Au cours de l'examen de l'art. III/4 « Loyer des immeubles », il a été établi qu'en 1961 des frais de garage s'élevant à 900 forints ont été comptabilisés à ce poste ; en conséquence, le groupe de travail recommande à l'appareil de la Commission d'apporter les corrections nécessaires dans le rapport sur l'exécution du budget pour 1961 en comptabilisant ces frais au poste 11 du même article : « Entretien et réparation des automobiles ».

A l'article IV/4, le groupe de travail a été d'avis que les frais de transport par camion des effets des fonctionnaires dans les nouveaux appartements, lesquels s'élèvent à 10.215 forints, devraient être comptabilisés au poste 5 de cet article.

A l'art. V il y a, tout comme au cours des années précédentes, un solde considérable de ressources non-utilisées, ce qui provoque une augmentation artificielle du solde transitoire au budget du nouvel exercice. Le groupe de travail a écouté l'explication du Directeur de l'appareil de la Commission à ce sujet, en a pris note, et a trouvé utile que l'appareil de la Commission recherche les possibilités de réduire les délais d'édition des publications de la Commission.

Le groupe de travail estime qu'il serait utile que la Comptabilité de la Commission, tout en comptabilisant en forints, fasse refléter aux divers articles du rapport sur l'exécution du budget les dépenses effectuées en monnaies convertibles.

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

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la XX^e session le projet de décision suivant sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961 :

« Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1961, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XX^e session de la Commission DECIDE :

1. Approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1^{er} janvier 1962 :

Actif	445.262 forints
Passif	445.262 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 20/12.

2. Transférer au budget pour 1962 le solde du budget pour 1961, dont le montant s'élève à 435.868,67 forints.

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

R A P P O R T

du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur de l'appareil de la Commission du Danube sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1961

Le groupe de travail créé conformément à l'article 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la XX^e session, adoptée à la séance plénière du 24 janvier 1962, a tenu ses réunions le 25 et le 29 janvier 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Tzarvoulanov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Csuti M. Dobos Mme Benkő
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Nae M. Anghel M. Mateescu M. Angheluța
Délégation soviétique	— M. Iegorov M. Ivlev M. Laboutov
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Klima M. Kýsel M. Kincel
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Petrović M. Brukner Mme Roglić
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Stoian M. Popović
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Dobmayer

Aux réunions du groupe de travail ont participé également les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube : MM. Rusu, Pau-nović, Fekete, Vrba, Makeïev, Kinov, Sadovnikov, Nikolov, Tarapčik, Babič, Manescu, Kubica, Schreiber, Wolfzettel.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Svátek, suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube.

Le groupe de travail a discuté point par point le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 — doc. CD/SES 20/5 et Add. 1 et 2.

En résultat de la discussion, le groupe de travail a constaté que le plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 a été accompli. Il a noté que l'appareil de la Commission a effectué son travail au cours de 1961 conformément au plan de travail et aux décisions de la XIX^e session de la Commission et a résolu avec succès les tâches dont il a été chargé.

Le groupe de travail a constaté également la bonne qualité des documents élaborés par l'appareil de la Commission et a noté que lors de l'accomplissement du plan de travail, l'appareil de la Commission a tâché d'utiliser au maximum les possibilités dont il disposait.

Au cours de la discussion du rapport du Directeur nombre de désirs et propositions ont été formulés aux points suivants :

1. *Au point 2 du rapport*, il a été précisé que le terme de 1970 indiqué pour l'achèvement, par la Roumanie, de la première étape des grands travaux, ne se rapporte qu'au secteur roumain du Danube. En ce qui concerne le secteur commun roumaino — bulgare du Danube, le terme doit être concerté au courant de l'année 1962 avec les organismes compétents bulgares et sera communiqué à la Commission dans un bref délai.

Le groupe de travail a en outre décidé d'exclure la première phrase du troisième alinéa, relative à l'opinion de l'appareil sur le terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube.

Le groupe de travail a pris note de la déclaration de la délégation yougoslave sur l'envoi à l'appareil de la Commission de la documentation se rapportant au terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube, fixé à l'obtention de profondeurs de 25 dm.

2. *Au point 3 du rapport*, il a été décidé de rédiger le troisième alinéa conformément à l'Addendum 1 au rapport :

« L'Autriche a envoyé pour deux seuils des données selon la fiche de seuil adoptée et des données générales pour les autres seuils.

Dans sa réponse la République Fédérale d'Allemagne a communiqué que sur son secteur du Danube les seuils sont stables, et les profondeurs y sont connues. »

La délégation yougoslave a informé le groupe de travail qu'en janvier une lettre a été envoyée à l'appareil de la Commission communiquant qu'au courant de l'année 1962 les organismes compétents yougoslaves commenceront à envoyer à l'appareil de la Commission les données caractérisant les seuils sur le secteur yougoslave du Danube.

Le groupe de travail a constaté que l'absence des données complètes pour les seuils rendait difficile la systématisation de ces données en 1961. En rapport avec ceci, la demande a été formulée que, dans la mesure du possible, les organismes compétents des pays danubiens envoient les données manquantes en 1962.

3. *Au point 5*, le groupe de travail a jugé nécessaire de remplacer au chiffre 2 les mots « en décembre 1961, aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales » par « à la XX^e session de la Commission ».

4. *Au point 8*, il a été décidé de libeller le troisième alinéa comme suit :

« Ce schéma, accompagné d'une carte dressée à titre d'exemple par l'appareil de la Commission, a été envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales afin que les organismes compétents, après avoir généralisé leurs observations sur le schéma et le modèle de carte élaborés, puissent préparer en temps voulu et en se fondant sur une méthode uniforme, les données cartographiques pour leurs secteurs respectifs du Danube. »

5. *Au point 9*, le groupe de travail a pris note de la communication de la délégation yougoslave que les organismes compétents yougoslaves ont envoyé à l'appareil de la Commission la documentation au sujet de l'Aperçu général du Routier du Danube.

6. *Au point 13*, il a été précisé que seule l'Administration fluviale des Portes de Fer n'a pas encore envoyé ses données.

Le groupe de travail a pris note de la déclaration du Représentant de l'Administration fluviale des Portes de Fer que son organisation ne possède qu'un seul appareil lumineux de balisage et que c'est la raison pour laquelle l'Administration n'a pas envoyé à l'appareil de la Commission la description de sa construction.

7. *Au point 14*, le groupe de travail a décidé de libeller le texte se rapportant aux termes de l'introduction du Système uniforme du balisage sur le Danube en stricte conformité avec le texte de la décision de la XIX^e session de la Commission à ce sujet.

8. *Au point 20*, il a été décidé de rédiger le deuxième alinéa comme suit :

« L'analyse de la documentation reçue indique qu'en Union Soviétique et en Tchécoslovaquie des endroits et des installations pour le déversement des déchets de produits pétroliers et de leur mélange avec de l'eau ont déjà été aménagés pour les bâtiments naviguant sur le Danube. Les organismes compétents des autres pays danubiens examinent les possibilités de l'aménagement des endroits et installations à cette fin. »

9. *Au point 25*, le groupe de travail a pris note de la déclaration de la délégation bulgare qu'au cours de 1961 les organismes compétents bulgares ont envoyé à l'appareil de la Commission des informations au sujet de l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques se trouvant sur le secteur commun bulgare-roumain du Danube.

En outre, les délégations bulgare et roumaine ont communiqué que leurs organismes compétents pourront, en 1962, envoyer à l'appareil de la Commission les résultats des travaux effectués dans ce domaine.

10. *Au point 34*, le groupe de travail a partagé l'opinion exposée dans le rapport, selon laquelle, actuellement, il n'est pas opportun de publier la deuxième partie du Recueil des lois en vigueur relatives à la navigation sur le Danube — Règlements portuaires des principaux ports danubiens, vu que ces règlements seront réexaminés dans nombre de pays danubiens. Après réception des informations des pays danubiens sur l'introduction des nouveaux règlements portuaires, l'appareil de la Commission proposera de revenir sur cette question.

11. *Au point 35*, le groupe de travail a trouvé utile que l'appareil de la Commission élabore un projet de Dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière, lequel, après examen en réunion d'experts, pourrait être présenté à l'une des sessions de la Commission.

Le groupe de travail a souligné également que lors de l'établissement dudit projet l'appareil ne devait pas entrer dans les détails techniques ayant trait à la construction des bateaux.

12. *Au point 36*, le groupe de travail a fait sienne l'opinion de l'appareil de la Commission sur l'utilité d'ajourner la poursuite de l'étude de la question sur l'unification des Règles douanières applicables lors du transport de passagers sur le Danube.

13. Le groupe de travail a trouvé nécessaire que lors de la rédaction définitive du rapport il soit inclus aux points 21 et 34 des références sur la documentation mentionnée dans l'Addendum 2 au rapport et reçue par l'appareil de la Commission jusqu'au 31 décembre 1961. De cette manière les Addendum 1 et 2 du rapport seront reflétés dans le texte même du Rapport.

14. Les autres points du Rapport du Directeur de l'appareil n'ont pas été examinés à fond par ce groupe de travail, étant donné qu'ils feront l'objet de l'examen d'autres groupes de travail formés à la présente session.

15. Vu que le retard dans l'envoi des matériaux par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales a rendu difficile l'accomplissement du plan de travail de la Commission, le groupe de travail a jugé nécessaire de relever la nécessité d'envoyer à l'appareil de la Commission les matériaux et documents en temps voulu et dans l'une des langues officielles de la Commission. Si les organismes compétents ne sont pas en mesure d'envoyer la documentation requise dans le délai demandé, il serait désirable qu'ils en informent à temps l'appareil de la Commission.

D'autre part, le groupe de travail recommande à l'appareil de la Commission de tenir compte des possibilités des organismes compétents des États danubiens lors de la fixation des délais d'envoi de la documentation.

En conclusion de la discussion sur le rapport du Directeur de l'appareil de la Commission, le groupe de travail propose à la XX^e session de la Commission 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 1961 — doc. CD/SES 20/5 avec les amendements y apportés, et approuver l'activité de l'appareil de la Commission, déployée en vue de l'accomplissement du plan.

2. Approuver le Rapport du groupe de travail concernant le rapport du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1961 — doc. CD/SES 20/18 ».

RAPPORT

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

Le groupe de travail formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la Décision de la XX^e session, adoptée en séance plénière le 24 janvier 1962, a tenu ses réunions les 25, 26 et 29 janvier 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner M. Bayerl
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Jakus M. Dobos Mme Benkő
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Mateescu M. Angheluta
Délégation soviétique	— M. Ivlev — M. Iegorov M. Laboutov
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kýsel M. Kincel
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Milanković M. Petrović M. Brukner Mme Roglić
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Stoian M. Popović
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen — M. Dobmayer
Union des Chambres de Commerce Rhénanes	— Mme van der Schaalk

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission : MM. Rusu, Fekete, Paunović, Makeïev, Tarapčik, Sadovnikov, Schreiber, Jankovici, Antos, Kinov.

Sur proposition de M. Dumitru, suppléant du Représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube, M. Ivlev, conseiller de la délégation soviétique, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 3/a 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 20/1, le point 3/b « **Information au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube** » — doc. CD/SES 20/9, et le point 3/c « **Projet de Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube** » — doc. CD/SES 20/4.

Au point 3/a 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) ».**

Le groupe de travail a examiné le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) partie par partie, et y a apporté les compléments et amendements suivants :

Chapitre premier — Caractéristiques générales.

1. Il a été précisé que par suite des dépôts d'alluvions dans le delta du Danube, la côte s'avance vers la mer à une allure de 50—80 m en moyenne par an.

2. Dans le tableau 7 de la partie III (Conditions actuelles de la navigation sur le Danube) il a été précisé que sur le secteur Bezdan — Vince la profondeur minima pour la période d'observation de 1946 à 1960, relevée sur les seuils de la section, a été de 15 dm le 19 octobre 1958.

3. Dans la partie III (Conditions actuelles de la navigation sur le Danube) l'avant-dernier alinéa a été libellé comme suit : « Il convient de mentionner que l'augmentation ultérieure des gabarits du chenal sur les autres secteurs du Danube n'aura aucune portée pratique pour la navigation internationale si les grands travaux hydrotechniques nécessaires ne seront pas exécutés sur le secteur des Portes de Fer. »

4. Dans la partie IV (Perspectives de l'amélioration de la navigation) la délimitation des secteurs a été modifiée comme suit dans la partie où figurent les recommandations pour les gabarits des passes navigables des ponts situés sur le Haut-Danube : le secteur Regensburg—Kachlet a été remplacé par le secteur Regensburg — confluent de l'Inn, et respectivement le secteur Kachlet—Vienne, par le secteur confluent de l'Inn—Vienne.

5. Dans la partie IV (Perspectives de l'amélioration des conditions de la navigation), l'alinéa 4 (à la page 22) a été libellé comme suit : « Actuellement, sur le secteur des Portes de Fer et souvent sur certaines sections de seuil, la profondeur n'atteint pas les valeurs susmentionnées. »

6. Dans la partie VII (Aménagement du Danube aux fins de production d'énergie électrique et de l'amélioration des conditions de la navigation), le dernier alinéa de la page 30 et le premier alinéa de la page 31 ont été biffés.

En outre, au cours de la discussion certaines précisions d'ordre rédactionnel ont été introduites dans le chapitre I « Caractéristiques générales ».

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

1. Dans la partie A, sous-point *a*) (Caractéristiques sommaires), l'alinéa 5 a été formulé comme suit : « Après la construction, en 1906 — 1910, des ports de Passau et Regensburg... ».

2. Dans la partie C, « Secteurs tchécoslovaque — autrichien, tchécoslovaque et tchécoslovaque — hongrois du Danube (km 1880,26 — 1708) », l'alinéa 1 du sous-point *b*) a été libellé comme suit : « 1. Assurer sur tout le secteur une profondeur de chenal minima de 20 dm. Les Etats riverains : la République d'Autriche, la République Socialiste Tchécoslovaque et la République Populaire Hongroise envisagent d'augmenter la profondeur du chenal à 23 dm en amont de Gönyü et à 25 dm en aval de Gönyü. »

En conséquence, les données sur les profondeurs de 23 dm ont été introduites dans le tableau 16 (point 1).

3. Dans la partie E, sous-point *b*), chiffre 1, la deuxième phrase a été biffée.

4. Dans la partie F, « Secteurs yougoslavo — roumain, roumaino-bulgare et roumain du Danube (km 931 — 170) », les points 3 et 4 ont été biffés au tableau 25, étant donné qu'ils figurent déjà dans le tableau 24.

Examinant dans son ensemble le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961 — 1965), le groupe de travail a noté que le projet de Plan des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961 — 1965) présenté comprend le plan des travaux projetés sur les secteurs de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne (Travaux de la première période, 1961 — 1965) et tient compte des gabarits de chenal projetés pour les secteurs hungaro — tchécoslovaque et roumaino — bulgare du Danube.

Etant donné que l'Administration Fluviale des Portes de Fer n'a pas présenté le plan des travaux projetés sur ce secteur pour la période 1961 — 1965, et qu'en conséquence il ne figure pas dans le 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 jugé nécessaire de demander encore une fois à l'Administration d'en accélérer l'envoi à la Commission.

Le groupe de travail a pris note de la déclaration faite à ce sujet par les Représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer que le plan des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer (Travaux de la première période, 1961 — 1965) sera envoyé à la Commission dans le plus bref délai.

Le groupe de travail a jugé opportun d'examiner dans le cadre de la discussion sur le point 3/c de l'ordre du jour de la XX^e session de la Commission du Danube, la lettre du Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer au sujet des gabarits de chenal projetés sur le secteur des Portes de Fer.

En conclusion, le groupe de travail a estimé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission du Danube introduise dans le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) les corrections rédactionnelles et les précisions sur la position de certains points (kilométrage).

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la XX^e session le projet de Décision suivant au point 3/a 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 XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) — doc. CD/SES 20/1, dressé sur la base des données présentées par tous les Etats danubiens et l'Administration Fluviale du Bas-Danube, compte tenu des observations et propositions exprimées au sein du groupe de travail.

2. Attirer l'attention de l'Administration Fluviale des Portes de Fer sur le fait qu'elle n'a pas présenté jusqu'à présent à la Commission le projet de plan des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer (Travaux de la première période, 1961—1965).

3. Prendre note de la déclaration des Représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer qu'ils présenteront dans un proche avenir à la Commission le plan des travaux projetés sur le secteur des Portes de Fer (Travaux de la première période, 1961—1965) à soumettre à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube.

4. Recommander aux Etats danubiens et à l'Administration Fluviale du Bas-Danube de se baser, lors de l'établissement des projets et de l'exécution des travaux hydrotechniques et de régularisation visant l'amélioration des conditions de la navigation, sur le plan approuvé pour la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965).

5. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques sur le point 3/a 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 20/19 ».

Au point 3/b de l'ordre du jour « Information au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube ».

A ce point le groupe de travail a examiné et pris note de l'Information de l'appareil de la Commission sur les propositions des Etats danubiens 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 (doc. CD/SES 20/9).

Le groupe de travail a également pris note des déclarations des délégations de la République Populaire de Bulgarie, de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, ainsi que des Représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, que la question 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 sur les secteurs tchécoslovaque-hongrois, yougoslave, des Portes de Fer et roumaino-bulgare, est à l'étude et que dès que les travaux seront achevés les renseignements nécessaires seront envoyés à l'appareil de la Commission.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose à l'examen de la XX^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant au point 3/b de l'ordre du jour :

« Après avoir examiné l'Information sur les propositions des Etats danubiens 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, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission sur les propositions des Etats danubiens 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 (doc. CD/SES 20/9).

2. Charger l'appareil de la Commission de poursuivre le rassemblement des 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 et soumettre à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube une information à ce sujet.

3. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions techniques sur le point 3/b de l'ordre du jour « Information au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube ».

Au point 3/c de l'ordre du jour « Projet de Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube ».

Au cours de la discussion partie par partie du projet de Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (doc. CD/SES 20/4), le groupe de travail y a apporté les précisions et amendements suivants :

Il a été indiqué dans les « Généralités » que tous les gabarits concernant les secteurs du Danube en amont de Devín seront rapportés aux hauts et bas niveaux navigables calculés pour une période correspondant à la période adoptée pour le calcul des niveaux navigables sur le secteur en aval de Devín. Ces niveaux seront calculés avec le même pourcentage de durée, notamment 1% pour le haut-niveau navigable et 94% pour le bas-niveau navigable.

Chapitre premier — Gabarits recommandés pour le chenal, les ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

1. La répartition des secteurs a été modifiée dans la partie A, §. II « Largeur minima du chenal », à savoir le secteur Regensburg — Kachlet a été remplacé par le secteur Regensburg — confluent de l'Inn et, respectivement, le secteur aval Kachlet — Vienne par le secteur confluent de l'Inn — Vienne.

Toujours dans le §. II de la partie A, les sous-points a) et b) du chiffre 1 du texte russe ont été libellés comme suit : a) "на участках с односторонним движением"; b) на участках с двухсторонним движением", les termes : « avec élargissement approprié dans les courbes » se rapportant tant au point a) qu'au point b).

2. Dans la partie A, §. II le texte traitant la deuxième étape a été libellé comme suit :

« Deuxième étape :

Après la canalisation du fleuve :

a) sur les sections à terrain meuble au moins 100 m

b) sur les sections à fond rocheux au moins 70 m

3. Dans la partie A, §. II, la phrase suivante a été insérée au chiffre 4 : largeur du chenal pour la première période (première étape) : au moins 60 m.

4. Dans la partie B (Gabarits des passes navigables des ponts), §. IV (Largeur libre), la remarque suivante a été introduite après le chiffre 4 : « Lors de la construction de ponts en arc, la largeur libre admise, calculée d'après la corde de l'arche et sans diminution de la distance entre les piles, est d'au moins 80 m, et sur le secteur en aval de Brăila, d'au moins 120 m. »

5. Dans la partie B, le sous-point b) du chiffre 2 et le texte fixant la largeur libre des passes navigables des ponts en arc à au moins 75 et 45 m, et 65 et 40 m ont été biffés.

6. Dans la partie C (Gabarits des écluses), §. VI (Dimensions minima des écluses, à titre d'orientation), la profondeur minima au seuil a été portée de 3,5 m à 4,0 m, et une remarque libellée comme suit y a été introduite : « Dans des cas exceptionnels, la profondeur au seuil peut être diminuée à 3,5 m sur le secteur Regensburg—Vienne ».

En outre, le texte ayant trait au partage d'un sas en deux par la construction de portes intermédiaires a été biffé.

7. Dans la partie B (Gabarits des passes navigables des ponts), à la fin du chiffre 4 §. V, une remarque libellée comme suit a été ajoutée : « Au cas où l'installation de câbles aériens à travers le fleuve serait nécessaire sur ce secteur, la hauteur libre minima de passage sous ces câbles ne doit pas être inférieure à la hauteur libre des passes navigables des ponts situés sur ce secteur. »

En ce qui concerne le *chapitre II (Argumentation des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres recommandés pour le secteur en amont de Devín)*, seules des corrections et précisions correspondant aux amendements adoptés au chapitre I (Gabarits recommandés pour le chenal, les ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube) ont été introduites.

Au cours de la discussion du projet de « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » dans son ensemble, le groupe de travail a noté que vu qu'une hauteur libre de 8 m a été adoptée pour les passes navigables des ponts situés sur le secteur autrichien du Danube en amont de Vienne, il serait désirable que les autorités compétentes allemandes réexaminent, si possible, la hauteur minima de passe navigable de pont de 6,4 m, établie pour le secteur en amont de l'écluse de Jochenstein (km 2203,33), en vue de son augmentation jusqu'à 8,0 m.

Le groupe de travail a pris note de la déclaration des experts de la République Fédérale d'Allemagne qu'ils soumettront à la discussion des organismes compétents de leur pays la question concernant la possibilité de l'augmentation de la hauteur libre des passes navigables de certains ponts sur la section susmentionnée et communiqueront les résultats à l'appareil de la Commission.

Le groupe de travail a également pris note de la déclaration des experts de la République Fédérale d'Allemagne selon laquelle les organismes compétents de leur pays tâcheront, lors de la construction de nouvelles écluses sur le secteur Regensburg—Jochenstein, d'obtenir une profondeur au seuil de 4,0 m.

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

« Après avoir examiné le projet de « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » (doc. CD/SES 20/4), la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le projet de « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube », compte tenu des compléments et amendements apportés au sein du groupe de travail (doc. CD/SES 20/4).

2. Recommander aux Etats danubiens du Haut-Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, dans l'établissement de leurs plans de travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation et des projets de construction d'ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, sur les Recommandations adoptées.

3. Charger l'appareil de la Commission d'inclure dans le projet adopté des « Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » la documentation reçue de la part des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne en ce qui concerne l'étude de l'augmentation des gabarits des passes navigables de certains ponts situés sur le secteur en amont de l'écluse Jochenstein (km 2203,33).

4. Charger l'appareil de la Commission de réunir les « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » et les Compléments à ces Recommandations.

5. Prendre note de ce que l'Administration Fluviale des Portes de Fer enverra sous peu à la Commission la documentation sur les gabarits de chenal (largeur minima) concernant les travaux de la première étape.

6. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions techniques sur le point 3/c de l'ordre du jour : « Projet de Compléments aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube ».

R A P P O R T

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

Le groupe de travail, formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XX^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 24 janvier 1962, a tenu ses réunions les 29 et 31 janvier 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Glasel
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov
Délégation hongroise	— M. Szesztai M. Jakus Mme Velesy
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Mateescu
Délégation soviétique	— M. Tcherkavsky M. Iegorov M. Ivlev
Délégation tchécoslovaque	— M. Kincel M. Hlubovský
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Milanković M. Tosić
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Stoian
Organisation Météorologique Mondiale	— M. Miljukov
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Dohmayer
Union des Chambres de Commerce Rhénanes	— Mme van der Schaalk

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'appareil de la Commission : MM. Rusu, Fekete, Nikolov, Tarapčik, Rapajić.

Sur proposition de M. Simeonov, suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie, M. Szesztai, expert de la délégation de la République Populaire Hongroise, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 5/a de l'ordre du jour « Liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube » (doc. CD/SES 20/3), le point 5/b « Propositions concernant l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube » (doc. CD/SES 20/11) et le point 5/c « Rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté » (doc. CD/SES 20/2).

Au point 5/a de l'ordre du jour « Liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube » (doc. CD/SES 20/3).

Au cours de l'examen de la liste des stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube, il a été proposé que l'appareil de la Commission poursuive le travail dans ce domaine afin de préciser et de compléter la liste des stations synoptiques et climatiques pour le rassemblement des données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du bassin danubien, à soumettre en 1962 à l'examen de la réunion des experts en questions hydrométéorologiques.

En outre, le groupe de travail a estimé utile que lors de la préparation de la liste des stations synoptiques et climatiques à examiner en réunion d'experts, l'appareil généralise les informations reçues des Etats danubiens afin d'établir, par région d'altitude, la densité du réseau des stations synoptiques et climatiques situées dans les bassins des principaux affluents du Danube (Inn, Drava, Tisza, Sava, Velika Morava), et présente à la réunion d'experts une information à ce sujet.

Par ailleurs, le groupe de travail a exprimé le désir que l'appareil de la Commission du Danube fasse par la suite des études pour établir le réseau optimum de stations synoptiques et climatiques dans le bassin du Danube pour les besoins des prévisions hydrologiques.

Au point 5/b de l'ordre du jour « Propositions concernant l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube » (doc. CD/SES 20/11).

Le groupe de travail a écouté l'information de l'appareil de la Commission sur l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube, et prenant note de ce que la session de la Commission mixte roumaino-bulgare (bulgaro-roumaine) a adopté en 1961 une décision selon laquelle les cotes des « O » des stations hydrométriques situées entre le confluent du Timok et le port de Silistra seront reliées sur la base du « O » de la station hydrométrique de Sulina, rapporté à la Mer Noire, a jugé opportun que l'appareil de la Commission rassemble en 1962 la documentation sur l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur le secteur roumaino-bulgare du Danube et en informe tous les Etats danubiens.

Au point 5/c de l'ordre du jour « Rapport sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation » (doc. CD/SES 20/2).

Le groupe de travail a examiné le rapport de l'appareil de la Commission sur les résultats de la comparaison des cotes de l'étiage navigable et de régularisation des 24 principales stations hydrométriques situées sur le Danube, calculées pour des périodes de 25 et 35 ans, et prenant en considération que l'écart entre les cotes d'étiage navigable et de régularisation calculées pour une période de 35 ans et les cotes calculées pour une période de 25 ans atteint en moyenne ± 6 cm, a jugé qu'il serait opportun de maintenir les cotes d'étiage navigable et de régularisation adoptées dans les Recommandations.

Etant donné qu'en vertu du § 16 des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, approuvées par la XIV^e session de la Commission, il convient de déterminer l'étiage navigable et de régularisation selon les débits d'eau, le groupe de travail a jugé nécessaire que les organismes compétents des Etats danubiens poursuivent le jaugeage régulier des débits d'eau sur leurs secteurs de Danube et, pour autant que possible, les effectuent plus fréquemment à l'époque où les niveaux sont proches de l'étiage navigable et de régularisation.

Le groupe de travail a proposé de ne pas dresser à l'avenir le Bulletin hydrométéorologique mensuel, étant donné que les données qu'il contient paraissent dans les Annuaires hydrologiques publiés par la Commission du Danube et diffusés à tous les Etats danubiens.

Le groupe de travail a examiné la proposition du Représentant de la République Populaire Hongroise au sujet des prévisions des vents forts sur le Danube et a jugé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission recueille auprès des Etats danubiens des renseignements sur l'établissement, dans leur pays, des avis sur les orages, les phénomènes hydro-météorologiques dangereux pour la navigation, et sur les modes de leur communication aux bâtiments naviguant sur le Danube. Sur la base de cette documentation, l'appareil de la Commission pourra établir une information à examiner en réunion d'experts en 1962.

Le groupe de travail a écouté la brève information de M. Miljukov, représentant de l'Organisation Météorologique Mondiale, au sujet de l'activité de l'OMM dans le domaine de l'hydrologie. M. Miljukov a informé le groupe de travail que la première session de la Commission Technique de Météorologie Hydrologique, tenue à Washington en 1961, a jugé utile d'étudier les modes d'échanges opératifs des données pour les besoins des prévisions hydrologiques sur les fleuves internationaux. Le groupe de travail a noté avec intérêt que la Commission Technique de l'OMM a particulièrement souligné l'opportunité d'étudier l'expérience acquise dans le bassin du Danube dans le domaine de l'échange international de telles données, et que le Comité exécutif de l'OMM a donné à ce sujet des directives au Secrétariat de l'OMM en vue de l'établissement d'une collaboration étroite avec la Commission du Danube.

En conclusion, M. Miljukov a exprimé le désir que l'appareil de la Commission du Danube envoie à l'Organisation Météorologique Mondiale

la documentation sur la composition du réseau des stations synoptiques et climatiques, ainsi que tous les autres documents concernant l'hydrologie et la météorologie, publiés par la Commission du Danube.

Ayant en vue que des colloques et des cycles d'études sur des questions hydrologiques et météorologiques sont organisés dans le cadre de l'OMM, le groupe de travail a jugé opportun que l'appareil de la Commission entretienne dans ces questions également un contact permanent avec l'Organisation Météorologique Mondiale et informe les Etats danubiens sur la documentation reçue au sujet des colloques et cycles d'études hydro-météorologiques.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la XX^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant au point 5 de l'ordre du jour :

« 1. Charger l'appareil de la Commission du Danube :

a) de poursuivre son travail afin de préciser et de compléter la liste des stations synoptiques et climatiques pour le rassemblement des données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du bassin du Danube et, après son examen en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques, la présenter à l'examen de la XXI^e session de la Commission du Danube ;

b) rassembler en 1962 la documentation sur l'unification des cotes des « O » des stations hydrométriques situées sur le secteur roumaino-bulgare (bulgare-roumain) du Danube et en informer les Etats danubiens.

2. Maintenir jusqu'à leur révision en 1966 les cotes d'étiage navigable et de régularisation adoptées dans les Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

3. Charger l'appareil de la Commission de recueillir en 1962 auprès des Etats danubiens, les renseignements sur l'établissement, dans leur pays, des avis sur les orages, les phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation sur le Danube, et sur les modes de leur communication aux bateliers. Soumettre une information à ce sujet à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

4. Recommander aux Etats danubiens d'envoyer à l'appareil de la Commission, dans le premier semestre de 1962, les renseignements sur l'établissement, dans leur pays, des avis au sujet des orages, des phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation sur le Danube et sur les modes de leur communication aux bateliers.

5. A partir de 1962, arrêter la publication du Bulletin mensuel hydro-météorologique.

6. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 20/20). »

R A P P O R T

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques, formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XX^e session, adoptée à la séance plénière du 24 janvier 1962, a tenu ses réunions les 27 et 31 janvier 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner M. Bayerl
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Tzarvoulanov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Jakus M. Dobos M. Csuti Mme Benkő
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Anghel M. Mateescu M. Angheluța
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Iegorov M. Ivlev M. Laboutov Mme Nikiforova
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kýsel M. Klíma
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Petrović M. Brukner M. Milanković Mme Roglić

Administration Fluviale des Portes de Fer — M. Stoian
M. Popović

Ministère du Transport de la République
Fédérale d'Allemagne — Mme von Köppen
M. Dobmayer
M. von der Schulenburg

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube : MM. Rusu, Fekete, Makeiev, Kinov, Tarapčik, Kubica, Wolfzettel.

Sur proposition de M. Dumitru, suppléant du Représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube, M. Schlaffer, conseiller de la délégation de la République d'Autriche, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a discuté :

— le point 4/a de l'ordre du jour « 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 » ;

— le point 4/b « Projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement d'un feu distinctif uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale (doc. CD/SES 20/13) » ;

— le point 4/c « Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les États danubiens et les Administrations fluviales spéciales (doc. CD/SES 20/8) ».

En outre, les questions suivantes ont été également examinées :

— édition et réédition des cartes de pilotage par secteurs du Danube ;
— élaboration de propositions (instructions) au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube ;

— élaboration d'un projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés par les stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube.

Au point 4/a. La partie II du rapport du groupe d'experts chargé de l'examen des questions juridiques et nautiques : « Elaboration de propositions au sujet de l'unification éventuelle et de la réduction du nombre des documents de bord en vigueur » (doc. RE/1961-3) et l'Annexe 4 audit document : « Projet de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube », a été soumise à l'examen du groupe de travail.

Le projet du nouvel article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, qui contient la liste des documents de bord nécessaires en navigation internationale sur le Danube, a servi de base à la discussion.

En résultat de la discussion, le groupe de travail a approuvé le projet présenté du nouvel article 12, sans modification, et a estimé qu'il pouvait être soumis à l'examen de la séance plénière.

Compte tenu de ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la XX^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant sur le problème traité :

« 1. Modifier l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et le libeller comme suit :

"Article 12

§ I — En navigation internationale sur le Danube, tout bâtiment, à l'exclusion des bâtiments maritimes et des menues embarcations (petits bâtiments), doit être muni des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Certificat de jaugeage.
3. Journal de bord, pour les remorqueurs et les automoteurs.
4. Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage, avec présentation des diplômes ou des certificats donnant au conducteur le droit de conduire le bâtiment et au mécanicien le droit de régler les mécanismes).
5. Documents exigés en vertu de conventions internationales et concernant la navigation, dont le Certificat de TSF et le Journal radio-télégraphique sur les bâtiments ayant à bord un poste de TSF, etc.

§ II — En navigation internationale, les bâtiments de la catégorie des menues embarcations (petits bâtiments) (voir § 5 de l'Annexe) doivent être munis des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Rôle d'équipage.

Remarque : Pour les canots et barques de sport, le permis de navigation délivré par les organes nationaux suffit.

§ III — En dehors des documents susmentionnés, obligatoires en navigation internationale, les organismes compétents des pays peuvent prescrire pour leurs bâtiments des documents supplémentaires."

2. Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le plus tôt possible les documents ci-dessus énumérés et d'informer la Commission du Danube sur la date de leur introduction.

3. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 4/a de l'ordre du jour (doc. CD/SES 20/21). »

Au point 4/b, le groupe de travail a examiné le projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube au sujet de l'établissement du feu distinctif uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale (doc. CD/SES 20/13) élaboré par l'appareil de la Commission.

Au cours de l'examen dudit projet, le groupe de travail a noté l'utilité de prescrire pour les bâtiments de la surveillance fluviale de porter de nuit, au cours de l'exercice de leurs fonctions, un feu bleu scintillant. En outre, l'opinion a été exprimée que les bâtiments de la surveillance fluviale pouvaient également porter ce feu de jour.

En conclusion, le groupe de travail a adopté la rédaction suivante pour le projet de l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube :

« Article 5

Les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sont tenus d'avoir à l'avant, sur les deux bords, un signe distinctif et uniforme conformément à la description (Annexe).

Les bâtiments de la surveillance fluviale arborent leur pavillon national et une flamme de couleur blanche, au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné.

De nuit, les bâtiments de la surveillance fluviale portent également au cours de l'exercice de leurs fonctions, un feu bleu scintillant, visible de tous les points de l'horizon.»

En résultat de la discussion le groupe de travail propose à la XX^e session le projet de décision suivant sur le point 4/b de l'ordre du jour :

1. Compléter l'article 5 des Règles de la surveillance fluviale sur le Danube par l'alinéa suivant :

« De nuit, les bâtiments de la surveillance fluviale portent également au cours de l'exercice de leurs fonctions, un feu bleu scintillant, visible de tous les points de l'horizon. »

2. Recommander aux Etats danubiens d'introduire dans le plus bref délai possible à l'égard de leurs bâtiments de la surveillance fluviale, le complément adopté et d'en informer la Commission du Danube.

3. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 4/b de l'ordre du jour (doc. CD/SES 20/21). »

Au point 4/c, l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales (doc. CD/SES 20/8), élaborée par l'appareil de la Commission du Danube a été soumise à l'examen du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné ladite Information, et après y avoir apporté quelques précisions, présente à la séance plénière le projet de décision sur le point en question :

« 1. Prendre note de l'Information de l'appareil de la Commission du Danube sur l'entretien du chenal navigable du Danube du 1^{er} avril 1960 au 1^{er} avril 1961 (doc. CD/SES 20/8).

2. Approuver le rapport du groupe de travail sur le point 4/c de l'ordre du jour (doc. CD/SES 20/21). »

Au sujet de l'édition et de la réédition des cartes de pilotage par secteurs du Danube, le groupe de travail a exprimé les désirs et propositions suivants :

1. Continuer la préparation à l'édition des cartes de pilotage du Danube.

2. Afin d'accomplir avec succès cette tâche, il serait désirable que les organismes compétents des Etats danubiens respectifs envoient à l'appareil de la Commission du Danube, jusqu'au 1^{er} mai 1962, leurs observations sur le contenu du schéma, les conditions techniques de l'édition des cartes

de pilotage et les signes conventionnels envoyés aux Etats danubiens par l'appareil de la Commission.

3. Examiner le schéma, les signes conventionnels et autres questions liées à l'édition des cartes de pilotage en réunion d'experts pour les questions nautiques.

4. Entamer le rassemblement de la documentation en vue de la réédition, à l'échelle de 1 : 10.000, des cartes de pilotage couvrant le secteur du Danube de Devin à Mohács. »

Après la brève information de l'appareil de la Commission, le groupe de travail a examiné la question de l'élaboration des propositions (instructions) relatives au mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube et a exprimé l'opinion que ces propositions soient discutées à la réunion d'experts pour les questions nautiques.

Au sujet de la préparation d'un projet d'unification des formes et des significations des signaux utilisés par les stations de signalisation du Danube, l'appareil a présenté une information sur la base de laquelle a eu lieu un échange de vues quant à la poursuite du travail dans ce domaine.

Au cours de la discussion, le groupe de travail a exprimé son accord avec la proposition de l'appareil visant l'unification des formes et des significations des signaux utilisés par les stations de signalisation du Danube, l'estimant fort utile.

En résultat de la discussion, le groupe de travail a exprimé les désirs et propositions suivants sur cette question :

1. L'unification devrait s'étendre à toutes les formes de signaux employés et se rapporter à tous les secteurs du Danube, en prévoyant essentiellement l'utilisation de signaux lumineux.

2. Les signaux unifiés doivent assurer une bonne visibilité et être distinguables de jour et de nuit.

3. L'unification doit contribuer à l'augmentation de la capacité d'écoulement du trafic sur les secteurs difficiles du Danube du point de vue de la navigation et sur les secteurs à navigation par alternat.

4. Il convient d'examiner l'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés par les stations de signalisation en réunion de groupe d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales pour les questions nautiques.

R A P P O R T

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

Le groupe de travail formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XX^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 24 janvier 1962, a tenu ses réunions le 30 janvier et le 1^{er} février 1962.

Aux travaux du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Fuchs M. Zanetti
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Mányi Szabó Mme Velesy
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Mateescu
Délégation soviétique	— M. Laboutov
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kýsel
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Stanić M. Petrović
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Stoian M. Popović
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— M. von der Schulenburg
Union des Chambres de Commerce Rhénanes	— Mme van der Schaalk

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission : MM. Rusu, Fekete, Sado-nikov, Kocsis, Jović.

Sur proposition de la délégation de la République d'Autriche, 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 le point 6/a de l'ordre du jour : « **Projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube.** » (doc. RE/1961—1, Annexe 4), le point 6/b : « **Projet du nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube** » (doc. RE/1961—1, Annexe 5) et le point 6/c : « **Rapport sur la réunion d'experts chargée de l'examen de questions statistiques** » (doc. RE/1961—1).

Au point 6/a de l'ordre du jour « **Projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube. »**

Le groupe de travail ayant examiné le projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube présenté (doc. RE/1961—1, Annexe 4), recommande le dit projet à l'approbation de la XX^e session de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a pris note des déclarations faites par la délégation de la République d'Autriche, la délégation de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie et par le représentant du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, selon lesquelles leurs pays ont adopté la classification des marchandises de la CEE de l'ONU.

En conséquence, ils ont demandé à l'appareil de la Commission d'accepter que les renseignements soient présentés d'après la classification de la CEE de l'ONU, que l'appareil de la Commission aura à regrouper selon la classification de la Commission du Danube.

Lesdits Etats tâcheront, dans la mesure du possible, de présenter par la suite à l'appareil de la Commission les données statistiques conformément à la classification de marchandises appliquée par la Commission du Danube.

Au point 6/b de l'ordre du jour « **Projet du nouveau questionnaire pour le nouveau Bulletin statistique de la Commission du Danube. »**

A l'issue de l'examen du projet de questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube et du projet de terminologie et de définitions à utiliser dans le questionnaire (doc. RE/1961—1, Annexes 5 et 6), le groupe de travail a jugé possible de présenter ces documents à l'approbation de la XX^e session en y apportant les amendements et compléments suivants :

Au formulaire 1 — Compléter ce formulaire par la rubrique « **Marchandises transportées en transit de bout en bout sur le Danube.** »

Les formulaires 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 ont été adoptés sans modifications.

Le groupe de travail a jugé opportun d'ajouter au questionnaire un formulaire 9 « **Données sur la flotte danubienne** », élaboré et approuvé par la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen de questions statistiques, tenue en juin 1961 (doc. RE/1961—1, Annexe 3).

Le groupe de travail a approuvé le projet de terminologie et de définitions à employer dans le questionnaire pour le rassemblement des don-

nées statistiques sur les marchandises transportées sur le Danube en excluant le terme « Flotte danubienne » (Partie I, point 10), et a jugé qu'au fur et à mesure du rassemblement de la documentation effective il serait opportun de poursuivre le travail dans ce domaine afin de préciser et d'élargir le cadre de la terminologie et des définitions utilisées dans le nouveau questionnaire.

Le groupe de travail a exprimé l'avis que les données statistiques reflétant les transports de marchandises effectués sur le Danube à partir du 1^{er} janvier 1962, seront présentées à l'appareil de la Commission par les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales selon le nouveau questionnaire.

Au point 6/c de l'ordre du jour « Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques ».

Le groupe de travail a discuté le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales chargée de l'examen des questions statistiques (doc. RE/1961-1) qui s'est tenue du 12 au 16 juin 1961, et a jugé possible de le présenter à l'approbation de la session.

Le groupe de travail a ensuite examiné les points du projet du plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 qui ont trait aux questions statistiques et a été d'avis qu'il convenait de les inclure tous dans le plan de travail de la Commission pour 1962.

Au cours de la discussion sur le plan de travail, la délégation de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie a prié le Directeur de l'appareil de la Commission de la renseigner sur les formes de collaboration entre la Commission du Danube et les organismes compétents des Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales dans le domaine des questions statistiques.

Après avoir entendu les explications du Directeur à ce sujet, la délégation yougoslave a proposé que le groupe de travail fasse refléter celles-ci dans son rapport et attire l'attention de la session sur l'opportunité d'avoir des contacts plus étroits entre l'appareil de la Commission du Danube et les organismes compétents des Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, et ce dans les formes les plus larges.

La délégation de la République Populaire Roumaine a souligné qu'il serait nécessaire que l'appareil de la Commission élabore et diffuse aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des indications d'ordre méthodologique au sujet de la manière de remplir les formulaires du nouveau questionnaire; ceci faciliterait grandement leur tâche.

Le groupe de travail a accepté les propositions des délégations yougoslave et roumaine et a jugé utile de les faire refléter dans son rapport.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose le projet de décision suivant à la XX^e session de la Commission du Danube :

« Après avoir écouté et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver la « Classification des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube » et recommander aux Etats danubiens de l'utiliser dans la présentation des données statistiques à l'appareil de la Commission du Danube (doc. CD/SES 20/35).

2. Approuver le « Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube » ainsi que la « Terminologie et les définitions employées dans le Questionnaire », compte tenu des amendements présentés par le groupe de travail (doc. CD/SES 20/36).

Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de présenter à la Commission du Danube les données statistiques reflétant le trafic-marchandises sur le Danube à partir du 1^{er} janvier 1962, d'après le nouveau questionnaire.

3. Approuver le rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques (doc. CD/SES 20/51).

4. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques (doc. CD/SES 20/22). »

R A P P O R T

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

Le groupe de travail formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure de la Commission du Danube et à la décision de la XX^e session, adoptée à la séance plénière du 24 janvier 1962, a tenu ses réunions les 30 janvier et 1^{er} février 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Strobl M. Schläffer
Délégation bulgare	— M. Tzarvoulanov
Délégation hongroise	— M. Juba M. Horváth M. Kátay
Délégation roumaine	— M. Nae M. Anghel
Délégation soviétique	— Mme Pipina M. Iegorov
Délégation tchécoslovaque	— M. Klíma M. Hajduk
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. D. Petrović M. Brukner
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Koch

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

La réunion du groupe de travail s'est déroulée sous la présidence de M. Petrović, expert de la délégation de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie.

Le groupe de travail a examiné le projet de Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube, élaboré par la réunion d'experts pour les questions sanitaires en juin 1961 (doc. RE/1961-2, Annexe 2), ainsi que les amendements proposés

à ce sujet par l'Organisation Mondiale de la Santé dans sa lettre No 14/374/3 du 3 août 1961 et par la République d'Autriche dans sa lettre du 10 janvier 1962.

La proposition de l'Organisation Mondiale de la Santé de remplacer à la page 3 dudit projet, note de bas de page, les deux dernières lignes par les mots «... et amendé par les Huitième, Neuvième et Treizième Assemblées Mondiales de la Santé en 1955, 1956 et 1960», a été adoptée.

La proposition de l'Organisation Mondiale de la Santé de remplacer le texte à la page 10, article 15, paragraphe 4/c par le texte suivant : « Les personnes en possession d'un certificat valable de vaccination contre le choléra pourront être mises sous surveillance, mais non isolées. La validité du certificat dure six mois à compter du sixième jour qui suit la première injection de vaccin ; dans le cas d'une nouvelle injection, reçue avant l'expiration de cette période, cette validité est prolongée pour six autres mois dès le jour de la nouvelle injection », a été également adoptée.

Sur proposition de l'expert soviétique, le groupe de travail a décidé d'inclure dans son rapport que chaque pays danubien peut se réserver le droit de prendre les mesures appropriées dans chaque cas concret.

Sur proposition de l'Organisation Mondiale de la Santé, les mots « au moins trois ans » qui figurent à l'article 16, paragraphe c), page 11 du texte français, ont été remplacés par les mots « depuis moins de trois ans » ; cette modification ne concerne que le texte français.

Il a été concerté que les certificats internationaux de vaccination doivent être établis en langues française et anglaise. D'autres langues peuvent y être ajoutées à volonté.

Après discussion de la proposition de la République d'Autriche, le groupe de travail a concerté l'article 3 dans la rédaction suivante :

« Tous les bâtiments arrivant de l'étranger sont tenus de s'arrêter dans les ports limitrophes pour l'exécution du contrôle sanitaire. En outre, les navires de mer sont tenus d'arborer au mât de misaine, de jour, un pavillon jaune, conformément au Code international des signaux. De nuit, le pavillon sera remplacé par un feu orange installé sur le mât de misaine et visible de toutes les directions.

S'il y a sur le bâtiment fluvial ou maritime un cas de maladie quarantenaire (peste, choléra, variole, fièvre jaune, typhus et fièvre récurrente), ou si le bâtiment fluvial ou maritime vient d'un territoire infecté, il doit arborer un pavillon noir-jaune en conformité avec le Code international des signaux. De nuit, le pavillon est remplacé par deux feux oranges installés l'un sous l'autre sur le mât de misaine et visible de toutes les directions.

Les capitaines sont tenus d'avertir le port le plus proche sur leur chemin, en usant à cette fin de tous les moyens à leur disposition.

Après l'accomplissement du contrôle sanitaire et l'obtention du certificat sanitaire correspondant, le capitaine du bâtiment fluvial ou maritime fait amener le pavillon de quarantaine ou le feu orange. »

A l'article 9, sur proposition de la délégation roumaine, le terme « évidents » a été biffé.

Tenant compte que la déclaration qui doit être présentée par le capitaine a trait à la navigation sur le Danube, le groupe de travail a

jugé utile de modifier le titre de l'Annexe I comme suit : « Déclaration de santé » et d'introduire la modification correspondante dans le texte.

Dans le tableau annexé à ladite Déclaration de santé, la deuxième remarque a été libellée de la manière suivante :

« Indiquer si le malade est encore à bord, s'il a été débarqué, ou, en cas de décès, s'il a été enterré (donner le nom du port) ou si son corps a été immergé en mer. »

En conclusion de la discussion, le groupe de travail propose à la XX^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant au point 8 de l'ordre du jour :

« 1. Adopter les « Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube » (doc. CD/SES 20/34) avec les amendements apportés par le groupe de travail.

2. Recommander aux Etats danubiens de mettre en vigueur le plus tôt possible les dispositions des Recommandations adoptées et d'en informer la Commission du Danube.

3. Inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 l'édition desdites Recommandations.

4. Approuver le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions sanitaires (doc. CD/SES 20/52).

5. Approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions sanitaires (CD/SES 20/23). »

R A P P O R T

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XX^e session de la Commission du Danube, adoptée à la première séance plénière, le 24 janvier 1962, a tenu ses réunions le 31 janvier et les 2, 3 et 5 février 1962.

Aux travaux du groupe ont pris part :

- | | |
|---------------------------|---|
| Délégation autrichienne | — M. Fröhlich
M. Schlaffer
M. Zanetti
M. Ziegler |
| Délégation bulgare | — M. Tzarvoulanov
M. Trifonov |
| Délégation hongroise | — M. Jakus
M. Takács
M. Csuti
Mme Velesy
M. Tóth
M. Jelenik
M. Tengerdi |
| Délégation roumaine | — M. Nae
M. Anghel |
| Délégation soviétique | — Mme Nikiforova
M. Iegorov
M. Laboutov
M. Laptiev
M. Ivlev |
| Délégation tchécoslovaque | — M. Svátek
M. Klíma
M. Kýsel |
| Délégation yougoslave | — M. Stalio
M. Milanković
M. S. Petrović
M. Brukner
Mme Roglič |

Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Stoian M. Popović
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. von der Schulenburg M. Dohmayer
Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU	— M. Cuperus
Union des Chambres de Commerce Rhénanes	— Mme van der Schaalk

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

Les réunions du groupe de travail ont été présidées par M. Nae, conseiller de la délégation de la République Populaire Roumaine.

Le groupe de travail a discuté le point 7/a de l'ordre du jour « Information au sujet de l'élaboration d'un projet de Règles unifiées applicables aux enquêtes sur les avaries survenus sur le Danube », le point 7/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 », et le point 7/c « Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques » (partie traitant les questions juridiques).

Au point 7/a « Information au sujet de l'élaboration d'un projet de Règles unifiées applicables aux enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube ».

Le groupe de travail a discuté point par point le projet de Principes de l'unification des règles applicables aux enquêtes sur les avaries, concerté par la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques, tenue en septembre 1961 (doc. RE/1961-3, Annexe 3).

En résultat de la discussion, le groupe de travail a approuvé les chapitres I et II dudit projet dans la rédaction suivante :

Chapitre I : « Le but de l'enquête sur une avarie est d'établir s'il y a eu infraction aux règlements de navigation, déterminant :

- a) les circonstances de l'avarie,
- b) les causes de l'avarie,
- c) les conséquences de l'avarie.

En outre, le but de l'enquête est d'établir les mesures à adopter pour éviter qu'une telle avarie se produise à l'avenir. »

Chapitre II : « Les organes tenus d'effectuer les enquêtes sur les avaries sont les capitaines de port ou les organes correspondants de la surveillance fluviale des Etats danubiens, qui remplissent les fonctions d'organes exécutant l'enquête préliminaire. Les capitaines de port ou les organes correspondants de la surveillance fluviale peuvent, sur la demande

des parties intéressées, enquêter sur l'avarie en question avec la participation des représentants des parties. »

Chapitre III : Le groupe de travail a jugé utile de poursuivre l'étude des dispositions figurant dans ce chapitre du projet de Principes sur la base des propositions que l'appareil de la Commission établira en plusieurs variantes, compte tenu des opinions exprimées et des positions prises par les délégations aux réunions du groupe de travail.

Chapitre IV : Le groupe de travail a accepté les dispositions figurant dans ce chapitre du projet de Principes, étant entendu que certaines formules et certains points seraient précisés ultérieurement.

En résultat de la discussion, le groupe de travail a jugé qu'il serait opportun de convoquer en 1962 une réunion d'experts pour poursuivre l'examen des questions concernant les enquêtes sur les avaries sur la base des propositions élaborées par l'appareil de la Commission.

En connexion avec ceci, le groupe de travail a pris note de la déclaration du Directeur de l'appareil de la Commission, que l'appareil tâchera de préparer dans le plus bref délai possible le projet de ces propositions à diffuser aux Etats danubiens.

Au point 7/b «*Projet d'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube au sujet des privilèges et des immunités de la Commission du Danube*».

Au début de l'examen de ce point, le président du groupe de travail a attiré l'attention sur la lettre du suppléant du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à laquelle était annexé un projet d'accord multilatéral portant sur la capacité juridique, les privilèges et les immunités de la Commission du Danube, présenté par l'entremise de l'appareil de la Commission aux représentants de tous les Etats présents à la XX^e session.

Dans son intervention, la délégation de l'Union Soviétique a argumenté la nécessité de conclure un accord multilatéral.

La plupart des délégations ont été d'avis qu'il était utile de conclure un accord multilatéral sur la capacité juridique, les privilèges et les immunités de la Commission du Danube, selon la pratique des autres organisations internationales.

Les délégations yougoslave et autrichienne ont déclaré qu'elles ne pouvaient pas discuter cette question au sein du groupe de travail, vu qu'elle ne figurait pas à l'ordre du jour de la session.

Le groupe de travail a examiné article par article le projet d'Accord sur la capacité juridique, les privilèges et les immunités de la Commission du Danube, présenté par la République Populaire Hongroise, et a formulé les propositions et observations suivantes à ce sujet :

Article II — Biens, avoirs et documents.

L'opinion a été émise qu'il serait opportun d'examiner ultérieurement cet article dans ses détails, notamment d'y exposer de manière plus complète les dispositions se rapportant à l'emplacement de la Commission du Danube, à son service, à sa garde, etc.

Au cours de l'examen de cette question, la délégation yougoslave a exprimé l'avis que le chiffre 4 de cet article devrait contenir des dispositions au sujet des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube, auxquels se réfère le point 5 du Protocole Additionnel à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube.

Article IV — Représentants des Etats membres de la Commission.

Le groupe de travail est tombé d'accord de remplacer au chiffre 1 le terme « Les membres » par « Les représentants des Etats membres de la Commission », et au chiffre 2 de remplacer les mots « pendant l'accomplissement de leurs fonctions jouissent sur le territoire de la République Populaire Hongroise » par les mots « pendant leur séjour en mission officielle sur le territoire de la République Populaire Hongroise jouissent ».

Il a été proposé de remplacer au chiffre 2, point c, les mots « et privilèges » par « et facilités douanières ».

Au chiffre 3, le groupe de travail a exprimé l'opinion que seul l'Etat membre de la Commission peut décider s'il renonce à l'immunité de son représentant.

Au chiffre 4, le désir a été exprimé d'exclure la dernière phrase : « Ces dispositions sont obligatoires à leur égard ». Le même désir a été formulé à l'égard de l'article V.

Article V — Le directeur, ses adjoints et les chefs de section, et

Article VI — Autres fonctionnaires.

Il a été proposé de suivre la pratique des autres organisations internationales et de réunir ces deux articles en un seul, intitulé « Fonctionnaires mandatés de la Commission » et d'établir de cette manière deux catégories : « Représentants des Etats membres de la Commission » et « Fonctionnaires mandatés ».

En ce qui concerne les immunités et les privilèges à accorder aux fonctionnaires mandatés, le groupe de travail a exprimé le désir d'établir une liste des fonctionnaires mandatés qui jouissent des immunités et des privilèges, compte tenu de la pratique suivie dans d'autres organisations internationales.

En connexion avec ceci, le groupe de travail a trouvé qu'il serait opportun que les autorités compétentes de la République Populaire Hongroise établissent le projet de la liste en question, à diffuser aux Etats danubiens, en tenant compte des principes d'un tel accord et en consultant la Commission du Danube.

En ce qui concerne le chiffre 1 de l'article V, le groupe de travail a exprimé ses doutes quant à l'octroi aux chefs de section des mêmes immunités et privilèges que ceux dont jouissent les chefs de mission diplomatique, l'octroi des immunités et privilèges devant se faire en tenant compte du principe de rang comparable.

A ce point la délégation autrichienne a estimé qu'il serait utile de préciser si les immunités et les privilèges visés sous ce chiffre se rapportent également aux membres de la famille du fonctionnaire ou non.

Au chiffre 3 de l'article V, il a été proposé de remplacer les mots « sont qualifiés étrangers » par une mention indiquant que les fonctionnaires mandatés jouissent du même traitement que les fonctionnaires de rang comparable des missions diplomatiques.

La même modification devrait être également introduite dans le chiffre 4 de l'article IV.

A l'article VII, la délégation autrichienne a été d'avis qu'il y avait une contradiction entre le texte de cet article et le préambule du projet d'Accord ainsi que l'article 16 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube en ce qui concerne les privilèges et les facilités des ressortissants de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube.

A l'avis de la délégation autrichienne, il serait utile, dans l'intérêt de la Commission du Danube, d'ajouter à l'article VII deux nouveaux paragraphes qui s'occuperaient de la question des immunités de juridiction en ce qui concerne les actes accomplis en qualité officielle et de l'exemption des impôts.

A ce sujet, le groupe de travail a exprimé le désir qu'il soit tenu compte dans cet article de la pratique internationale existante.

La délégation yougoslave a exprimé l'opinion, sans donner une proposition formelle, qu'il serait opportun d'inclure après l'article VII un nouvel article VIII sur la procédure à appliquer dans la solution des différends qui pourraient éventuellement surgir entre les parties contractantes au sujet de l'interprétation et de l'application du texte.

Le groupe de travail a été d'avis qu'il serait opportun de convoquer en 1962 une réunion d'experts en questions juridiques pour l'examen du projet d'Accord sur la capacité juridique, les privilèges et les immunités de la Commission.

En même temps, en connexion avec le projet présenté par la délégation de l'Union Soviétique la plupart des délégations ont proposé d'inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de cette réunion l'examen de la question d'un Accord multilatéral.

Les délégations yougoslave et autrichienne n'ont pas partagé cette opinion et ont estimé que seule la séance plénière pouvait décider sur cette question.

En conclusion, la délégation hongroise a déclaré que, tenant compte de ce que les observations faites au cours des débats touchaient le fond même du projet, elle informerait le Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube et les autorités compétentes de son pays sur les points de vue exprimés au sein du groupe de travail, et qu'elle espérait qu'une solution acceptable pourrait être trouvée.

Au point 7/e de l'ordre du jour « Rapport sur la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques ».

Le groupe de travail a discuté la partie du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques (doc. CD/SES 20/53) tenue du 20 au 30 septembre 1961, traitant les questions juridiques.

Vu que le contenu en a été examiné au cours de la discussion des points 7/a et 7/b, le groupe de travail a décidé de prendre note de ce rapport.

En résultat de la discussion sur les points 7/a, 7/b et 7/c de l'ordre du jour, le groupe de travail recommande à la séance plénière le projet de décision suivant sur les questions juridiques :

1. Charger l'appareil de la Commission de l'élaboration, compte tenu des opinions exprimées et des positions prises par les délégations aux réunions du groupe de travail, de propositions au sujet de l'unification des règles applicables en matière d'enquête sur les avaries survenues sur le Danube et les présenter à l'examen de la réunion d'experts pour les questions juridiques.

2. Inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 la convocation d'une réunion d'experts en questions juridiques chargée d'examiner la question de l'Accord bilatéral.

3. Prendre note du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques (doc-CD/SES 20/53).

4. Prendre note du rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions juridiques (doc. CD/SES 20/38).

R A P P O R T

du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières (Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1962)

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 XX^e session, adoptée à la séance plénière du 24 janvier 1962, a tenu ses réunions les 5 et 7 février 1962.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Zanetti
Délégation bulgare	— M. Tzarvoulanov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Takács M. Tengerdi
Délégation roumaine	— M. Dumitru M. Anghel
Délégation soviétique	— M. Iegorov M. Ivlev
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kýsel
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. S. Petrović Mme Roglić

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

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Stalio, suppléant du Représentant de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube.

Le groupe de travail a examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1962 et a écouté les explications données par le directeur de l'appareil de la Commission du Danube et le directeur-adjoint pour la Comptabilité sur le bien-fondé des chapitres des recettes et des dépenses du projet de budget.

Le groupe de travail a constaté que le projet de budget, dans son ensemble, a été établi en conformité avec le plan de travail et les tâches posées devant l'appareil de la Commission en 1962.

Conformément aux recommandations faites lors de l'examen de l'exécution du budget pour 1961 (doc. CD/SES 20/15), le groupe de travail a jugé utile d'introduire des modifications dans la structure des articles I et II du chapitre des dépenses du budget et de libeller ces articles comme suit :

— Art. I — Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel.

— Art. II — Appointements des employés non-inscrits au tableau du personnel et charges sociales.

Vu ladite modification de la forme du budget, le montant figurant à l'article I du projet du budget pour 1962 doit être réduit de 396.000 forints, tandis que celui assigné à l'article II doit être majoré de la même somme.

Des modifications analogues doivent être introduites dans l'Estimation des dépenses de la Commission du Danube pour 1962.

Le groupe de travail a jugé possible de réduire de 43.000 forints la somme prévue à l'article III « Frais d'administration » par suite de la diminution des frais au poste « Loyer des immeubles ».

En même temps, le groupe de travail a trouvé opportun d'augmenter de 115.000 forints la somme prévue pour l'édition des publications de la Commission du Danube, et de 8.868 forints la somme prévue à l'article VI « Service et déroulement des sessions et des réunions ».

Le groupe de travail a fait sienna la proposition de la présidence de la Commission du Danube d'augmenter le traitement du caissier-comptable de 500 forints par mois.

Le groupe de travail a exprimé le désir que l'appareil de la Commission rédige l'Estimation des dépenses présentée pour 1962 conformément aux observations et rectifications apportées.

Le groupe de travail a exprimé l'opinion que dans l'intérêt de l'exécution sans entrave du budget de la Commission du Danube pour 1962, les versements des Etats membres de la Commission sont à transférer conformément aux dispositions d'ordre financier de l'Etat où siège la Commission, par l'entremise de la Banque Nationale et sur la base des règles de transfert des devises.

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

« Après avoir examiné et discuté le projet de budget de la Commission du Danube pour 1962 ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XX^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. Approuver le budget de la Commission du Danube pour 1962 dans la somme de 4,606.868 forints pour son chapitre des recettes et de 4,606.868 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au doc. CD/SES 20/41.

Fixer, conformément à l'article 10 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, les annuités pour 1962 des Etats membres de la Commission du Danube, établies afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 590.000 forints par Etats.

Afin d'assurer le financement planifié de l'activité de la Commission, recommander aux Etats membres de la Commission de verser un quart de leurs annuités au début de chaque trimestre.

2. Augmenter, à partir du 1^{er} février 1962, le traitement du caissier-comptable de 500 forints par mois, et introduire en conséquence une rectification dans le document CD/SES 19/43 « Traitements des fonctionnaires de la Commission du Danube inscrits au tableau du personnel ».

3. Inclure dans le budget de la Commission pour 1962 le solde transitoire du bilan au 1^{er} janvier 1962, lequel s'élève à 435.868 forints, et les autres recettes prévues s'élevant à 41.000 forints.

4. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (CD/SES 20/42). Charger l'appareil d'introduire les rectifications correspondantes dans le projet du Budget et l'Estimation des dépenses pour 1962, conformément aux observations et propositions notées dans les rapports du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 20/15 et CD/SES 20/42). »

ANNEXES

III

DOCUMENTS ADOPTES

R A P P O R T

sur la vérification de la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation sur le parcours navigable du Danube du confluent de la Morava au port de Sulina (km 1880,3—0)

Par sa décision du 13 juin 1956 la XIV^e session de la Commission du Danube a approuvé le projet de Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, élaboré par l'appareil de la Commission.

La XIV^e session a chargé en même temps l'appareil de la Commission de préparer la documentation pour la revision de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des données calculées pour une période de 35 ans, de 1924 à 1960 (abstraction faite des années 1944 et 1945).

Tenant compte de ce qui précède, la XIX^e session de la Commission du Danube a inclus dans son plan de travail pour 1961 un point chargeant l'appareil de la Commission de calculer, pour ladite période de 35 ans, l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube en vue d'en vérifier la hauteur, et de présenter à ce sujet un rapport à la XX^e session de la Commission (point 26 du plan de travail).

Après avoir vérifié les données hydrologiques reçues pour 1960, l'appareil de la Commission a entrepris l'accomplissement de cette tâche.

La documentation ci-après mentionnée a servi de base dans ce travail :

1. Les tableaux et les graphiques indiqués dans la Liste des annexes aux Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube.

2. Les cotes fixées de l'étiage navigable et de régularisation des 24 stations hydrométriques principales établies sur le parcours navigable du Danube du confluent de la Morava au port de Sulina (km 1880,3—0) ;

3. Les données sur les niveaux journaliers et les phénomènes de glace pour une période de 10 ans (1951—1960) relevées auxdites stations hydrométriques.

Les calculs ont été exécutés d'après les principes de l'établissement de la méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. Ils sont basés sur les durées des niveaux

d'après les 24 stations hydrométriques principales établies entre le confluent de la Morava et le port de Sulina.

La durée de la période de calcul adoptée est de 35 ans, de 1924 à 1960, abstraction faite des années 1944 et 1945.

Le cycle de calcul comprend seulement les jours quand le fleuve était libre de glaces, c.-à-d. la période de navigation effective, et ne tient pas compte des intervalles de moins de 15 jours entre la disparition et la réapparition des glaces.

L'étiage navigable et de régularisation adopté est un niveau ayant une durée moyenne de 94%, établi d'après les stations hydrométriques situées sur le Danube figurant dans les Recommandations.

Un intervalle de 10 cm a été adopté dans les calculs des tableaux de la fréquence et de la durée des niveaux d'eau.

Le calcul des valeurs définitives de l'étiage navigable et de régularisation a été effectué à l'aide de la méthode d'interpolation dans des intervalles de 10 cm, ce qui a permis d'obtenir une exactitude moyenne de 1 cm.

No d'ordre	Dénomination de la station hydrométrique principale	Cote de l'ENR au-dessus du « 0 » de la station hydrométrique, déterminée sur la base d'une période de 25 ans (de 1924 à 1950, abstraction faite des années 1944 et 1945), en cm	Cote de l'ENR au-dessus du « 0 » de la station hydrométrique, déterminée sur la base d'une période de 35 ans (de 1924 à 1960, abstraction faite des années 1944 et 1945), en cm	Différence en cm	
				+	-
1.	Bratislava	201	198		-3
2.	Gönyü	115	118	+3	
3.	Komárom	135	133		-2
4.	Budapest	160	154		-6
5.	Dunaföldvár	97	90		-7
6.	Mohács	236	229		-7
7.	Bezdan	70	65		-5
8.	Bogojevo	112	111		-1
9.	Novi Sad	80	78		-2
10.	Zemun	34	37	+3	
11.	Smederevo	131	134	+3	
12.	Drenčova	18	21	+3	
13.	Orșova	90	95	+5	
14.	Turnu Severin	56	62	+6	
15.	Calafat	50	55	+5	
16.	Lom	166	175	+9	
17.	Corabia	23	31	+8	
18.	Svistov	87	94	+7	
19.	Giurgiu	36	44	+8	
20.	Oltenița	18	24	+6	
21.	Cernavoda	-14	-3	+11	
22.	Hirșova	18	24	+6	
23.	Brăila	30	38	+8	
24.	Tulcea	27	30	+3	

Le tableau comparatif ci-dessus, dressé sur la base de la méthode susmentionnée, comprend les cotes fixées de l'étiage navigable et de régularisation des 24 stations hydrométriques principales situées sur le Danube, établies pour une période de 25 ans (selon les Recommandations de 1956) et pour une période de 35 ans (selon la vérification effectuée par l'appareil de la Commission en 1961).

Selon ce tableau, la différence moyenne entre les cotes des stations hydrométriques indiquées, situées entre le confluent de la Morava et le port de Sulina (km 1880,3—0), accuse de légères variations. En moyenne, l'écart positif est d'environ 6 cm et l'écart négatif d'environ 4 cm (seule la station hydrométrique de Cernavoda fait exception, l'écart positif y étant de 11 cm.)

Tenant compte du § 15 des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, en vertu duquel la hauteur de l'étiage navigable et de régularisation adopté sera modifiée seulement au cas où l'écart, par rapport au nouveau niveau établi, dépassera une valeur de ± 10 cm, l'appareil de la Commission estime qu'il serait opportun que les cotes fixées de l'étiage navigable et de régularisation, adoptées dans les Recommandations, soient conservées jusqu'à la prochaine vérification, c'est-à-dire jusqu'en 1966.

R A P P O R T

du Directeur de l'appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission de Danube pour 1961

En 1961, le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XIX^e session, a été accompli comme suit :

Point 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 XX^e session de la Commission du Danube ».

Afin d'accomplir cette tâche, l'appareil de la Commission a, en 1961, demandé à la République d'Autriche, à la République Fédérale d'Allemagne et à l'Administration Fluviale des Portes de Fer la documentation nécessaire. Les données requises ont été reçues de la part des deux Etats danubiens. En ce qui concerne l'Administration Fluviale des Portes de Fer, au moment de l'établissement du rapport l'appareil ne disposait pas encore de son matériel.

Se fondant sur la documentation reçue, l'appareil de la Commission a élaboré les projets des travaux envisagés sur les secteurs de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne pour les cinq ans à venir et les a inclus dans le projet du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961 — 1965) approuvé par la XIX^e session de la Commission.

Dans l'établissement des plans des travaux projetés sur les secteurs autrichien et allemand du Danube, l'appareil de la Commission a tenu compte des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, ainsi que des étiages navigables adoptés pour les secteurs de Danube en question.

En outre, l'appareil de la Commission a tenu compte du projet de « Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » élaboré par l'appareil pour le secteur en amont de Devín, qui sera examiné à la XX^e session, ainsi que des observations et des propositions faites

au sujet du chapitre 1^{er} « Caractéristiques générales » (du projet de Plan des grands travaux) par le groupe de travail formé à la XIX^e session de la Commission pour l'examen des questions techniques.

Par ailleurs, sur la base des données concertées reçues de la part des organismes compétents de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie, des corrections ont été apportées dans la partie du projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) traitant le secteur commun tchécoslovaque—hongrois.

L'appareil de la Commission a également achevé sur la base de la documentation rassemblée l'établissement du plan du profil en long du Danube annexé au projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965).

Ainsi, le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) réélaboré et complété englobe tout le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, excepté le secteur des Portes de Fer lequel, pourtant, présente actuellement les plus grandes difficultés pour la navigation.

Le projet de Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) a été diffusé, en décembre 1961, aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera présenté à l'examen de la XX^e session de la Commission.

Point 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 XX^e session de la Commission du Danube ».

En 1961, l'appareil de la Commission a reçu de la part des Etats danubiens les communications suivantes en ce qui concerne le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation :

L'Autriche — jusqu'en 1971 ; la Bulgarie — enverra sa réponse après 1962 ; la Hongrie — jusqu'en 1965 ; la Roumanie (pour son secteur seulement) — jusqu'en 1970 ; la Tchécoslovaquie — jusqu'en 1965 sur le secteur situé en aval de Gönyü ; en ce qui concerne le secteur en amont de Gönyü, la Tchécoslovaquie enverra sa réponse plus tard ; l'Union Soviétique — jusqu'en 1970 ; la République Fédérale d'Allemagne — après la canalisation du fleuve ; la Yougoslavie et l'Administration Fluviale des Portes de Fer — n'ont pas encore envoyé leur réponse.

Sur le secteur hungaro—tchécoslovaque les profondeurs obtenues en 1965 seront de 23 dm en amont de Gönyü, et de 25 dm sur tout le secteur hongrois en aval de Gönyü.

Point 3 — « 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 ».

En vue de l'accomplissement de ce point, l'appareil de la Commission a demandé à tous les Etats danubiens et à l'Administration Fluviale des Portes de Fer de lui envoyer les données nécessaires selon le Formulaire de fiche de seuil adopté.

Au cours de la période examinée, l'appareil a reçu ces données de la part de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie et de la Tchécoslovaquie.

L'Union Soviétique a communiqué qu'il n'y a pas de seuil sur son secteur.

L'Autriche a envoyé des données générales et à partir de septembre, avec l'apparition des seuils sur son secteur, des données selon le Formulaire de fiche de seuil adopté.

La Yougoslavie a envoyé une lettre communiquant sa position dans le domaine de l'observation des bas-fonds.

La République Fédérale d'Allemagne a communiqué qu'il n'y a sur son secteur que des seuils stables sur lesquels les profondeurs sont connues.

L'Administration Fluviale des Portes de Fer n'a pas encore envoyé ses données.

Cet état de choses retient le dépouillement des données aux fins de l'établissement d'un tableau général des conditions nautiques sur les différents secteurs du Danube, comme sur tout son parcours navigable.

Vu les particularités du régime hydrologique du Danube au courant de l'année 1961 (niveaux extrêmement bas), l'envoi des données selon la fiche de seuil adoptée est d'une grande importance pour la poursuite du travail dans le domaine de l'établissement du Plan des grands travaux sur le Danube et pour les travaux d'entretien du chenal sur tout le parcours navigable du Danube.

Point 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 Devin, de la largeur du chenal navigable sur le secteur des Portes de Fer et de la hauteur libre des passes 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 XX^e session de la Commission ».

En 1961, l'appareil de la Commission a demandé la documentation nécessaire à l'Autriche, à la République Fédérale d'Allemagne, à l'Administration Fluviale des Portes de Fer et à l'Administration Fluviale du Bas-Danube. Ces données lui ont été envoyées par les deux Etats danubiens et l'Administration Fluviale du Bas-Danube. Les données de l'Administration Fluviale des Portes de Fer n'ont pas encore été reçues.

La XVIII^e session de la Commission du Danube a adopté les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube pour le secteur Devin-Sulina, à l'exception de la largeur du chenal pour le secteur des Portes de Fer et des dimensions des passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Brăila.

Sur la base des données reçues, l'appareil de la Commission a élaboré le projet de Complément aux dites Recommandations. Lors de l'établissement du projet de Complément couvrant le secteur autrichien du Danube, l'appareil de la Commission a consulté les organismes compétents autri-

chiens, ce qui lui a permis d'y introduire des améliorations en augmentant les profondeurs aux seuils des écluses et la hauteur des passes navigables des ponts sur le secteur Vienne-Devín.

Le projet de Complément aux Recommandations comprend :

1. les gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres, recommandés pour le secteur en amont de Devín, et les dimensions des passes navigables de pont (largeur et hauteur libres) recommandées pour le secteur en aval de Bräila, et

2. l'argumentation des gabarits recommandés.

Tous les gabarits figurant dans le projet de Complément aux Recommandations ont été argumentés tant au point de vue technique que nautique.

Vu l'absence des données, l'appareil de la Commission n'a pas été en mesure d'inclure dans le projet de Complément aux Recommandations la largeur de chenal minima pour le secteur des Portes de Fer. Ledit projet de Complément a été diffusé en décembre 1961 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera soumis à l'examen de la XX^e session de la Commission.

Point 5 — « Poursuivre l'étude des conditions nautiques du Danube, de son régime hydrométéorologique, et notamment l'étude de l'élaboration de méthode de prévision des profondeurs sur les seuils ».

Poursuivant l'accomplissement de ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a :

1. dépouillé les données caractérisant les seuils se trouvant sur le secteur Devín-Sulina, à l'exception des seuils situés sur le secteur yougoslave et sur le secteur des Portes de Fer, dont les données n'ont pas été envoyées à l'appareil. A partir de 1961, les données sur les seuils sont enregistrées selon le Formulaire de fiche de seuil adopté par la XIX^e session pour le Danube ;

2. étudié les possibilités de l'établissement de prévisions des profondeurs sur les seuils instables se trouvant dans le chenal et préparé à ce sujet un traité qui a été diffusé à la session.

Point 6 — « Dresser une note explicative au schéma de rassemblement des données sur l'entretien du chenal navigable du Danube ».

Tenant compte du schéma de rassemblement des données sur l'entretien du chenal navigable du Danube et de l'expérience qu'il a acquise l'année précédente au cours de l'établissement de l'information sur l'entretien du chenal navigable, l'appareil de la Commission a préparé à ce sujet une note explicative et un modèle de tableau afin de faciliter le travail dans ce domaine. Ces deux documents comprennent les parties suivantes :

- Travaux d'entretien et de régularisation du chenal
- Balisage du chenal
- Travaux hydrographiques, hydrologiques et dragages hydrographiques
- Service d'information
- Autres travaux effectués et mesures adoptées en vue d'améliorer les conditions de la navigation et les services fournis à la batellerie dans les ports.

Le tableau élaboré à titre d'exemple facilitera aux organismes compétents des Etats danubiens le dépouillement des données et permettra d'établir une information plus exacte et plus uniforme.

La note explicative et le tableau ont été envoyés en dû temps à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 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 XX^e session de la Commission du Danube. »

Accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a demandé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les données nécessaires pour l'établissement de l'information. Ces données lui ont été envoyées en conformité avec le schéma approuvé, la note explicative et le tableau dressé à titre d'exemple. Sur la base de ces données, l'appareil de la Commission a élaboré l'information en question.

Cette information qui couvre une période d'un an, du 1^{er} avril 1960 au 1^{er} avril 1961, traite des questions des gabarits de chenal projetés et effectifs, rapportés à l'étiage navigable, du volume des travaux exécutés sur le chenal en vue de l'amélioration des conditions de navigation, du balisage, de la garantie de la visibilité d'un signal à l'autre sur les secteurs où le chenal a subi des modifications importantes, etc.

L'information a été diffusée en décembre 1961 à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera présentée à l'examen de la XX^e session de la Commission.

Point 8 — « Entreprendre la préparation à l'édition des cartes de pilotage du Danube couvrant le secteur Ecluse Kachlet—Devín (km 2230,5—1880) ».

L'appareil de la Commission a dressé et envoyé à la République d'Autriche et à la République Fédérale d'Allemagne un schéma selon lequel il a demandé les données cartographiques nécessaires pour la publication des cartes de pilotage couvrant le secteur du Danube en question.

Par la suite, l'appareil de la Commission a discuté l'ensemble du problème de l'édition et de la réédition des cartes de pilotage pour tout le parcours navigable du Danube et a dressé un nouveau schéma dans lequel il a été précisé qu'il serait utile que l'édition et la réédition des cartes de pilotage soient prévues à l'échelle de 1: 5.000 pour le secteur du Danube en amont de Devín, de 1: 10.000 pour le secteur de Devín à Turnu Severin et de 1: 25.000 pour le secteur de Turnu Severin à Sulina.

Ce schéma, accompagné d'une carte dressée à titre d'exemple, a été envoyé à l'Autriche et à tous les autres Etats danubiens, ainsi qu'aux Administrations fluviales spéciales afin que les organismes compétents puissent, après la généralisation de leurs observations sur les dits schéma et carte, préparer en temps voulu et d'après une méthode uniforme, les données cartographiques nécessaires pour leur secteur du Danube.

Selon une information non officielle, la carte du secteur autrichien du Danube sera préparée jusqu'à fin février 1962 à l'échelle de 1: 2.000. La carte réélaborée à l'échelle de 1: 5.000 sera envoyée à l'appareil de la Commission par section de ce secteur, dans un délai de deux ans.

Point 9 — « Achever le rassemblement de la documentation nécessaire à la réédition de l'Aperçu général faisant partie du Routier du Danube ».

Au début de la période examinée, l'appareil de la Commission a demandé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de lui envoyer les modifications et compléments qu'ils désireraient faire introduire dans le Routier du Danube — Aperçu général (publication du Secrétariat de la Commission du Danube, Galați — 1953).

L'appareil de la Commission a reçu des réponses à ce sujet de la part de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique, de la Tchécoslovaquie, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration fluviale des Portes de Fer.

L'appareil de la Commission a étudié en outre la documentation qui se trouvait à sa disposition afin d'introduire dans ledit Routier les modifications qui se sont avérées nécessaires. Sur la base des données reçues et de l'étude effectuée, il sera possible d'entreprendre la réédition du Routier du Danube — Aperçu général dans la deuxième moitié de 1962.

Point 10 — « Entreprendre l'élaboration du Routier du Danube pour le secteur Ecluse Kachlet—Devin (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 Devin (km 2223—1880). »

L'appareil de la Commission a reçu selon le schéma élaboré les données reflétant la position actuelle du chenal et des éléments nautiques sur le secteur de l'écluse Kachlet (km 2230,5) à Devin (km 1880).

Sur la base de ces données, l'appareil de la Commission a dressé la Description du chenal, des dangers nautiques et du balisage sur le secteur autrichien du Danube, qui sera publiée en langue russe jusqu'à la session.

Cette Description tient compte du désir exprimé à la XIX^e session que les données soient disposées de manière à permettre d'y introduire ultérieurement les éventuelles corrections (la description a été imprimée au recto seulement). En ce qui concerne la publication de la Description en langue française, l'appareil de la Commission se propose de la faire en 1962.

Point 11 — « Dresser et préparer à l'édition le texte intégral du Système de balisage uniforme sur le Danube, en tenant compte des prévisions adoptées au sujet de la caractéristique des feux et de l'application de réflecteurs radar et de matières réfléchissantes. »

Se fondant sur le Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD) adopté par la XVIII^e session et sur les caractéristiques des feux, des réflecteurs radar et des matières réfléchissantes, adoptées par la XIX^e session, l'appareil de la Commission a dressé le texte intégral du SBUD qui a été concerté avec les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales. Ce texte, qui tient compte de tous les amendements d'ordre rédactionnel, a été - avec les dessins qui en font partie - remis en août 1961 à la typographie. La parution du SBUD est prévue pour le milieu de 1962.

Point 12 — « Entreprendre l'élaboration de propositions (instructions) au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube. »

L'appareil de la Commission a étudié les ouvrages traitant cette question et, se fondant sur le SBUD adopté, a élaboré le projet de propositions (instructions) au sujet du mode d'installation des signaux de balisage prévus dans ce Système.

Ce projet contient une brève caractéristique des signaux, expose les buts que ceux-ci doivent servir et fournit des instructions d'ordre pratique au sujet de leur installation.

L'appareil de la Commission enverra ce projet de propositions aux Etats danubiens pour y recevoir leur approbation ou éventuellement leurs observations ou amendements, compte tenu desquels il pourrait dresser un projet définitif qui serait présenté pour discussion en réunion d'experts chargée de l'examen de questions nautiques.

Point 13 — « Entreprendre le rassemblement des données des Etats danubiens au sujet des appareils lumineux utilisés sur les moyens de balisage. »

Au début de la période examinée, l'appareil de la Commission a élaboré un schéma selon lequel il a demandé la documentation nécessaire à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Jusqu'à présent, l'appareil a reçu des données de la part de tous les Etats danubiens et de l'Administration Fluviale du Bas-Danube ; l'Administration Fluviale des Portes de Fer n'en a pas envoyées, car elle ne possède qu'un seul appareil lumineux.

Etant donné que la majorité des documents reçus ne contient pas les schémas et les dessins des appareils lumineux utilisés, l'appareil de la Commission ne peut dresser cette information que sous forme de tableau, avec indication de tous les systèmes utilisés et des données techniques des appareils lumineux.

Point 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. »

Sur la base des propositions reçues des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, l'appareil de la Commission a dressé le Tableau de l'introduction du Système de balisage uniforme sur le Danube pour l'information des organismes compétents intéressés. Le Tableau indique, par secteurs, les signaux qui seront introduits le même jour, à savoir :

Jusqu'au 1^{er} avril 1965 :

- 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 ;

Jusqu'au 1^{er} avril 1968 :

- la forme des voyants ;
- la couleur et la caractéristique des feux des autres signaux de balisage flottants et côtiers et des moyens de balisage recouverts de matières réfléchissantes.

Les dates exactes de l'introduction du Système seront communiquées aux organismes compétents dans des « Avis nautiques ».

Le tableau en question a été envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 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. »

L'accomplissement de ce point est reflété au point 33/b du rapport.

Point 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. »

Désireux d'accomplir ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a demandé les observations et 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, élaborées dans le cadre du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU.

Les observations et propositions reçues ont été soumises à la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques tenue en septembre 1961. A l'issue de leur examen, la réunion a établi qu'il existait une différence considérable entre les Recommandations et les observations et propositions reçues et qu'il serait difficile de les rapprocher.

Les experts étaient d'avis que la méthode de jaugeage appliquée sur le Danube, avec l'indication des échelles de tirant d'eau et de la marque d'enfoncement comme prévu à l'article 13 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, s'est justifiée dans la pratique et n'a pas causé de difficultés.

Les résultats de la discussion sur le problème traité figurent dans le rapport de la réunion (doc. RE/1961-3), envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, ainsi qu'au Secrétariat de la CEE de l'ONU qui les a diffusés sous forme de document.

A ce sujet il convient de noter que la session de novembre 1961 du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU, tenant compte de l'opinion exprimée par la réunion d'experts, a prié la Commission du Danube de ne pas adopter de décision négative en ce qui concerne l'unification des échelles de jauge, des échelles de tirant d'eau et des marques d'enfoncement.

Point 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. »

L'appareil de la Commission a recueilli les observations des Etats danubiens au sujet du document en question et les a soumis à l'examen de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques, tenue en septembre 1961, afin de leur mise en accord éventuelle.

À l'issue de la discussion, les experts ont exprimé le désir que les modifications et les amendements reflétés dans le rapport de la réunion d'experts (doc. RE/1961-3), envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, soient introduits dans le projet de Règlement international relatif à l'utilisation des installations à gaz liquéfiés à bord des bateaux de navigation intérieure.

La partie du rapport exposant la discussion sur le projet de Règlement international a été envoyée au Secrétariat de la CEE de l'ONU qui l'a diffusée sous forme de document.

Point 18 — « Entreprendre l'élaboration d'un projet d'unification de la forme et de la signification des signaux employés par les stations de signalisation sur le Danube. »

En vue de l'accomplissement de ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a dressé, sur la base de la documentation recueillie pour l'élaboration de la « Description des stations de signalisation », une liste des questions à éclaircir lors de l'examen du problème de l'unification de la forme et de la signification des signaux employés par les stations de signalisation. Selon cette liste des questions, la réalisation de l'unification est envisagée essentiellement sur la base de l'utilisation de signaux lumineux.

En ce qui concerne l'élaboration de ce problème, il convient de tenir compte de ce qui suit :

— la forme et la signification des signaux utilisés sur les écluses ont déjà été unifiées (SBUD) ;

— la réalisation de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube apportera des modifications fondamentales dans les conditions de navigation des secteurs correspondants (par exemple sur le secteur des Portes de Fer où il y a le plus grand nombre de stations).

En connexion avec ceci, la question se pose quant à l'utilité de ladite unification sur de telles sections du fleuve.

Tenant compte de ce qui précède, l'appareil de la Commission estime qu'il serait opportun que le groupe de travail qui sera formé à la XX^e session pour l'examen des questions nautiques, ait un échange de vues au sujet de la poursuite du travail dans ce domaine.

Point 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 XX^e session de la Commission. »

Sur la base de l'expérience acquise par les Etats danubiens dans le domaine traité et compte tenu du projet des signaux visuels des bateaux, radeaux, convois et établissements flottants, élaboré par le Groupe d'experts auprès de la CEE (Genève), l'appareil de la Commission a préparé un projet de disposition concernant l'introduction d'un feu distinctif uniforme pour les bâtiments affectés à la surveillance fluviale. Selon ce projet, de nuit, les bâtiments de la surveillance fluviale doivent, pendant le ser-

vice, porter en permanence, en dehors des feux conventionnels, un feu bleu scintillant, visible de tous côtés.

Ce projet de Complément aux Règles de la surveillance fluviale sur le Danube a été envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera soumis à l'examen de la XX^e session.

Point 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. »

En vertu de ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a dressé un schéma selon lequel il a demandé les données nécessaires aux organismes compétents des Etats danubiens.

L'analyse de la documentation reçue indique qu'en Union Soviétique et en Tchécoslovaquie il y a des endroits pour le déversement des déchets de produits pétroliers et de leur mélange avec de l'eau, provenant des bâtiments. Les organismes compétents des autres Etats danubiens examinent actuellement les possibilités de l'établissement ou de la construction d'installations à cette fin, ainsi que les mesures qu'il convient d'adopter dans ce domaine.

L'appareil de la Commission estime qu'il serait utile de poursuivre le rassemblement des données sur le problème traité, en vue de l'élaboration d'une information correspondante pour les Etats danubiens.

Point 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. »

Au début de l'année, l'appareil de la Commission s'est adressé aux Etats danubiens pour leur demander de lui envoyer les données hydro-météorologiques nécessaires à l'établissement de l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1960 et se rapportant aux niveaux d'eau, aux débits d'eau, températures de l'eau et de l'air, phénomènes de glace et précipitations, relevés en 1960.

Après la réception des données susmentionnées, l'appareil de la Commission a dressé et contrôlé les tableaux et les graphiques des 31 stations hydrométriques situées sur le Danube et des 5 principales stations hydrologiques situées sur ses affluents, l'Inn, la Drava, la Tisza, la Sava et la Velika Morava.

L'Annuaire hydrologique pour 1960 a été élaboré selon un schéma identique à celui de l'Annuaire hydrologique pour 1959.

Le manuscrit de l'Annuaire pour 1960 a été remis à l'imprimerie fin septembre 1961 et paraîtra jusqu'à la fin de l'année en cours.

En ce qui concerne l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube, l'appareil de la Commission a établi l'année dernière déjà deux variantes de schéma qui ont été soumises à tous les Etats danubiens.

Des réponses reçues à leur sujet il découle que tous les Etats danubiens estiment qu'il serait préférable d'élaborer l'Annuaire hydrologique

selon la première variante qui propose l'établissement de l'Ouvrage de référence sur la base des éléments hydrologiques.

En connexion avec ceci, l'appareil de la Commission se propose d'entreprendre, en 1962, l'élaboration de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube selon la première variante de schéma, en tenant compte des compléments recommandés et selon la quantité des données de base qu'enverront les Etats danubiens.

Vu le volume de la documentation, l'appareil de la Commission a estimé qu'il serait utile de recevoir et d'élaborer les données en trois étapes. En conséquence, au cours de la période examinée il a demandé les données nécessaires pour le chapitre premier qui donne un aperçu sommaire sur le climat du bassin du Danube.

A la fin de l'année en cours, les données à ce sujet étaient reçues de la part de tous les Etats danubiens à l'exception de la Hongrie ; à l'heure actuelle l'appareil de la Commission étudie et classifie ces données.

Après réception de la documentation nécessaire de la part des autres Etats danubiens, l'appareil de la Commission pourra commencer l'établissement du texte du premier chapitre de l'Ouvrage de référence hydrologique, notamment le texte de l'« Aperçu sur les conditions climatiques dans le bassin du Danube ».

Par ailleurs, l'appareil de la Commission estime qu'il serait opportun d'entreprendre, au début de 1962, le rassemblement des données fondamentales pour l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube.

Point 22 — « Poursuivre l'étude des méthodes d'établissement des prévisions des niveaux d'eau à court terme, 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 ».

La décision de la XX^e session, adoptée en date du 26 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/21), recommande aux Etats danubiens d'entreprendre, à partir de 1960, l'étude de la possibilité de l'établissement, à titre d'essai, de prévisions d'une échéance de 3 à 10 jours pour les niveaux moyens et minima du Danube. A cette fin, la Commission a introduit les modifications et compléments correspondants dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et a, notamment, élargi le réseau des stations d'information sur le Danube.

Poursuivant l'étude de la possibilité de l'établissement des prévisions à courte échéance, l'appareil de la Commission a envoyé aux Etats danubiens des lettres pour leur demander de lui faire parvenir une information détaillée au sujet de la méthode appliquée dans l'établissement des prévisions d'essai à courte échéance pour les niveaux moyens et minima.

L'appareil de la Commission a reçu des informations de la part de tous les Etats danubiens.

Ces informations contiennent une description détaillée des méthodes appliquées dans les Etats danubiens pour l'établissement des prévisions de niveaux à courte échéance, sauf l'information de la Yougoslavie qui ne contient que la liste des méthodes appliquées pour l'établissement de ces prévisions.

L'appareil de la Commission a entrepris l'étude de la documentation reçue et pourra établir l'année prochaine une information à ce sujet.

L'appareil de la Commission estime qu'il serait utile d'examiner en 1962, en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques, le problème de l'unification des méthodes d'appréciation et des formes de publication des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima, établies pour les besoins de la navigation.

Point 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 XX^e session de la Commission. »

Au cours de la période examinée, l'appareil de la Commission a poursuivi le rassemblement des renseignements sur les stations synoptiques et climatiques situées dans le bassin du Danube.

Etant donné que pour l'établissement des prévisions à courte échéance des niveaux moyens et minima — nécessitant le rassemblement des données sur les précipitations atmosphériques — il faudrait avoir en premier lieu les données des stations synoptiques et climatiques situées dans les régions montagneuses du bassin du Danube, l'appareil de la Commission, se basant sur la documentation qui se trouvait à sa disposition, en a dressé une liste préliminaire qu'il a envoyée à tous les Etats danubiens avec la demande de lui communiquer les observations et propositions éventuelles à son sujet.

Se fondant sur les réponses reçues de tous les Etats danubiens, l'appareil de la Commission a établi une nouvelle liste préliminaire des stations synoptiques et climatiques d'après lesquelles seront rassemblées les données sur les précipitations tombées dans les régions montagneuses du Danube et de ses grands affluents, l'Inn, la Drava, la Tisza, la Sava et la Velika Morava.

Cette liste a été envoyée à tous les Etats danubiens et sera présentée à l'examen de la XX^e session de la Commission.

L'appareil de la Commission a également dressé une carte sur laquelle ont été indiquées les stations synoptiques et climatiques afin d'avoir une vue d'ensemble de leur répartition sur le territoire du bassin du Danube.

Point 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. »

Désireux d'accomplir ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a recueilli auprès de tous les Etats danubiens des informations contenant la description des méthodes de jaugeage des débits liquides et des débits solides en suspension et de fond, ainsi que sur les méthodes appliquées pour le calcul du débit solide.

Vu que certains Etats danubiens ont envoyé leur information dans leur langue nationale, comme par exemple en allemand, il a été nécessaire d'en faire une traduction complémentaire.

En même temps, l'appareil de la Commission a entrepris l'étude de la documentation se trouvant à sa disposition.

Etant donné que les informations envoyées ont un caractère théorique, il a été nécessaire d'étudier des ouvrages techniques traitant ce sujet afin

qu'il soit possible, sur la base de la documentation rassemblée et de l'étude effectuée, d'établir au courant de l'année prochaine une information détaillée.

Point 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 XX^e session de la Commission. »

Il découle de la documentation dont dispose l'appareil de la Commission, que les cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur limitrophe roumaino-bulgare du Danube n'ont pas encore été concertées.

Tenant compte de ce fait, l'appareil de la Commission s'est adressé à la Bulgarie et à la Roumanie pour leur demander de lui faire parvenir les propositions de leurs organismes compétents au sujet de l'unification des cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur limitrophe roumaino-bulgare du Danube, ainsi que les résultats acquis dans ce domaine.

En novembre 1961, l'appareil a reçu la réponse de la Roumanie indiquant que la réunion de la Commission commune roumaino-bulgare, tenue au courant de l'année, a adopté une décision selon laquelle les cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur limitrophe du Danube, du confluent du Timok au port de Silistra, seront unifiées sur la base du « 0 » de la station hydrométrique de Sulina, rapporté au niveau de la Mer Noire.

Point 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 XX^e session de la Commission. »

Après la réception et la vérification des données hydrologiques pour 1960, l'appareil de la Commission a entrepris l'accomplissement de la tâche qui lui a été confiée.

Les calculs ont été exécutés compte tenu des principes de l'établissement de la méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. La méthode appliquée est fondée sur le calcul de la durée des niveaux relevés aux 24 stations hydrométriques principales établies entre le confluent de la Morava (km 1880,3) et le port de Sulina (km 0).

Un rapport détaillé à ce sujet a été envoyé à tous les Etats danubiens. Ce rapport contient un tableau comparatif des cotes fixées des niveaux d'eau des 24 stations hydrométriques principales situées sur le Danube, correspondant à l'étiage navigable et de régularisation et calculées pour des périodes de 25 et 35 ans. Il découle de ce tableau que l'écart moyen entre les cotes varie faiblement et ne dépasse pas la valeur de ± 10 cm.

Tenant compte du § 15 des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, l'appareil de la Commission estime qu'il serait opportun que les cotes fixées de l'étiage navigable et de régularisa-

tion, adoptées dans les Recommandations, soient conservées jusqu'en 1966.

Point 27 — « Poursuivre l'établissement et la diffusion aux Etats danubiens des bulletins hydrométéorologiques mensuels et des prévisions 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. »

Sur la base des données mensuelles sur les précipitations et les températures d'eau inférieures à 10°C, observées aux stations hydrométriques figurant dans la liste des stations formant le réseau d'information, l'appareil de la Commission a poursuivi l'élaboration et la rédaction des bulletins mensuels hydrologiques, ainsi que leur diffusion, par poste, aux Etats danubiens.

Les prévisions mensuelles des niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques principales du Danube ont été régulièrement envoyées par l'appareil sous forme de télégramme.

En conclusion de l'étude effectuée, il a été établi qu'il serait possible de publier les bulletins hydrologiques mensuels dans le volume prévu par le § 94 des Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

En outre, l'appareil de la Commission a poursuivi au cours de l'année le rassemblement des données communiquées par radio dans les bulletins journaliers sur les éléments relevés aux principales stations hydrométriques du Danube.

Les données sur l'état des niveaux d'eau ont été portées dans un journal spécial et des graphiques de la variation des niveaux d'eau en 1961 ont été dressés sur la base de ces données.

Point 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 XIX^e session de la Commission, les ronéotyper et les diffuser à tous les Etats danubiens. »

Accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a dressé en langues russe et française les modifications et compléments aux Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et les a remis à la typographie. Ces modifications et compléments parus au début de 1961, ont été envoyés à tous les Etats danubiens avec la demande de les mettre en vigueur à partir du 1^{er} juillet 1961.

Selon les communications reçues, tous les Etats danubiens ont introduit les modifications et compléments aux Recommandations dans la deuxième moitié de la période examinée.

Point 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 XX^e session de la Commission. »

En vertu de ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a réélaboré le projet de classification sommaire préparé antérieurement et l'a envoyé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales ; par la suite, ce projet a été soumis à l'examen de la réunion de juin 1961 des experts chargés des questions statistiques.

Après avoir discuté le projet de classification sommaire proposé par l'appareil, et y avoir apporté quelques modifications et réductions, la réunion a prié l'appareil de la Commission de rédiger le texte définitif de la classification sommaire et de le soumettre à l'approbation de la XX^e session.

L'appareil de la Commission a rédigé le projet de la classification sommaire et l'a envoyé, accompagné du rapport de la réunion d'experts, à tous les Etats danubiens dans la forme soumise à l'examen de la XX^e session.

Point 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 XX^e session de la Commission. »

Accomplissant ce point du plan de travail l'appareil a élaboré le projet du nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube et la définition des termes statistiques qui y sont employés, les a envoyés aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et les a soumis à l'examen de la réunion de juin 1961 des experts chargés des questions statistiques.

La réunion d'experts a examiné et approuvé ledit projet de questionnaire après y avoir apporté quelques amendements reflétés dans le rapport de la réunion.

Le projet de questionnaire mis au point a été envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales accompagné du rapport de la réunion d'experts, et sera soumis à l'examen de la XX^e session de la Commission.

Point 31 — « Dresser et publier le Bulletin statistique du trafic-marchandises sur le Danube en 1960. »

En vue de l'accomplissement de ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a recueilli auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales les données sur le trafic du Danube en 1960, lesquelles, après vérification, ont servi à la préparation du Bulletin statistique de 1960 du trafic-marchandises sur le Danube, dans ses ports et sur ses canaux. Ce bulletin a été publié et envoyé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Les données publiées dans le Bulletin indiquent qu'en 1960 le trafic sur le Danube a continué à se développer, se chiffrant à 23,117.000 tonnes pour le transport sur le fleuve, et à 11,663.000 tonnes pour le trafic dans les ports. Par rapport à l'année précédente, le transport des marchandises sur le fleuve a augmenté de 12,4% et le trafic dans les ports de 18,3%.

Point 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. »

La réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques s'est déroulée du 12 au 16 juin 1961.

La réunion a examiné toutes les questions figurant à son ordre du jour à titre d'orientation du point de vue de l'amélioration de l'organisation des statistiques des transports danubiens.

Par ailleurs, la réunion d'experts a estimé qu'il serait utile que le Bulletin statistique de la Commission du Danube comprenne à l'avenir les données sur les transports de passagers, la composition des flottes, ainsi que les données caractérisant le mouvement trimestriel du trafic-marchandises.

La réunion a jugé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission prépare et publie en 1962—1963 un ouvrage de référence statistique du Danube couvrant une période de 10 ans (1950—1959).

La réunion a souligné l'opportunité de la poursuite du développement et du renforcement des contacts et de l'échange d'expérience entre les organes statistiques des Etats danubiens et l'appareil de la Commission du Danube dans le domaine des questions de méthodologie en matière de statistique.

A l'issue de la discussion, la réunion a élaboré le projet de classification sommaire des marchandises transportées sur le Danube (point 29 du Rapport) et le projet du nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube (point 30 du Rapport) à soumettre à l'examen de la XX^e session de la Commission du Danube.

Les résultats de la réunion d'experts figurent dans le rapport de la réunion qui a été envoyé, avec les documents annexés, à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 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 des 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. »

La réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques s'est déroulée du 20 au 30 septembre 1961.

La réunion a examiné tous les points figurant à son ordre du jour à titre d'orientation.

a) Les propositions présentées par les experts soviétiques et hongrois sur les principes fondamentaux de l'unification des règles applicables aux enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube, complétées par une liste de questions ayant trait aux enquêtes sur les avaries, présentée par l'appareil de la Commission, ont servi de base à l'examen du point a) de l'ordre du jour.

Sur la base de ces propositions, la réunion a élaboré les principes qui, à l'avis de la majorité des experts, pourraient servir de base dans l'unification ultérieure de la procédure administrative applicable dans les enquêtes sur les avaries. Le projet des principes de l'unification des règles applicables aux enquêtes sur les avaries a été envoyé aux Etats danubiens et sera soumis à l'examen de la XX^e session de la Commission.

b) Conformément au point 15 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961, l'appareil de la Commission a poursuivi l'étude de l'unification et de la réduction éventuelle du nombre des documents de bord en vigueur, visés à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

A cette fin, l'appareil de la Commission a recueilli auprès des Etats danubiens les propositions à ce sujet et les a soumises à l'examen de la réunion d'experts.

En outre, l'appareil de la Commission a préparé et présenté à la réunion les documents suivants :

— tableau synoptique des propositions des Etats danubiens au sujet des documents de bord pour les bâtiments affectés à la navigation internationale ;

— tableaux comparatifs des données contenues dans le certificat de jaugeage, le journal de bord, le rôle d'équipage, le livre des chaudières, le certificat sanitaire et le journal sanitaire, utilisés par les Etats danubiens.

A l'issue de la discussion, les experts ont établi le projet du nouveau texte de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, qui sera présenté à l'examen de la XX^e session de la Commission.

c) La réunion d'experts a examiné point par point le projet d'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube sur les privilèges et les immunités de la Commission du Danube.

d) Un échange de vues d'ordre général seulement a eu lieu au sujet de l'avant-projet de Convention relative au transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure, étant donné que ledit avant-projet se trouve dans la phase initiale de son élaboration.

En outre, la réunion d'experts a examiné les propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales 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 au projet de Règlement international relatif aux installations à gaz liquéfiés à bord des bateaux de navigation intérieure (doc. W/TRANS/SC. 3/24).

Les résultats de ces discussions figurent sous points 16 et 17 du présent rapport.

A l'issue de la réunion, les experts ont adopté le rapport qui, avec ses annexes, a été envoyé aux Etats danubiens et sera présenté à la XX^e session de la Commission.

Point 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 ».

En mars 1961 l'appareil de la Commission s'est adressé à tous les Etats danubiens pour leur demander de lui envoyer la documentation nécessaire pour lui permettre d'élaborer le schéma de la deuxième partie du Recueil et l'envoyer à tous les Etats danubiens pour mise en accord.

Au moment de l'établissement du présent rapport l'appareil de la Commission était en possession des réponses envoyées par l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, l'Union Soviétique et la République Fédérale d'Allemagne. Il découle de ces réponses que, dans certains pays, comme par exemple en Hongrie, en Roumanie, en Tchécoslovaquie et en République Fédérale d'Allemagne, les Règlements portuaires en vigueur seront modifiés. En connexion avec cet état de choses, il semble opportun que les organismes compétents des Etats danubiens précisent à quelle date ces modifications seront introduites et quand seront-elles présentées à l'appareil de la Commission pour l'établissement de la deuxième partie du Recueil.

Il convient de souligner encore une fois que l'appareil peut utiliser seulement la documentation envoyée dans une des langues officielles de la Commission, étant donné qu'il n'a pas la possibilité de traduire dans les langues officielles de la Commission des textes juridiques dressés dans les langues des Etats danubiens.

Point 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. »

Accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil de la Commission a, au cours de la période examinée, recueilli auprès de tous les Etats danubiens les propositions sur la possibilité de l'élaboration d'un document sur l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.

Les propositions des Etats danubiens devaient éclairer les problèmes suivants :

1. Quelles sont les conditions qu'un bâtiment doit remplir pour recevoir l'attestation sur l'aptitude à la clôture douanière.

2. Quels sont les organes compétents pour délivrer ce document.

Sur la base de la documentation reçue, l'appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée à tous les Etats danubiens.

Comme il a été indiqué dans les conclusions de cette information, il découle de la documentation qui se trouve à la disposition de l'appareil que la majorité des Etats danubiens estiment qu'une unification est possible dans le domaine considéré.

La XX^e session pourrait trouver une solution à la question de la poursuite de l'élaboration du problème donné et, au cas où cette solution serait positive, charger l'appareil de la Commission de préparer un projet de dispositions unifiées lequel, après examen en réunion d'experts, serait présenté à l'une des prochaines sessions de la Commission.

Point 36 — « Rassembler les propositions au sujet de l'unification des règles douanières applicables au transport de passagers sur le Danube. »

Au courant de l'année, l'appareil de la Commission a demandé aux Etats danubiens les propositions sur l'unification des règles douanières applicables lors du transport de passagers sur le Danube.

La diversité des propositions reçues de tous les Etats danubiens permet de déduire que les différences de principe qu'elles contiennent causent actuellement des difficultés en ce qui concerne l'unification des règles douanières applicables lors du transport de passagers sur le Danube. Ainsi, il semble utile de remettre, pour le moment, l'étude de ce problème.

Point 37 — « Préparer et publier :

a) les Procès-verbaux de la XIX^e 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. »

a) A l'issue des travaux de la XIX^e session, l'appareil de la Commission a dressé les procès-verbaux et les a remis, en juin 1961, à l'imprimerie. Les procès-verbaux qui seront tirés à 450 exemplaires paraîtront au début de l'année prochaine.

b) Conformément à la décision de la XIX^e session, l'appareil de la Commission a rédigé et publié dans les langues officielles de la Commission, en 2000 exemplaires, les Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance douanière sur le Danube, qui ont été diffusées en juillet de l'année courante à tous les Etats danubiens.

c) L'appareil de la Commission a préparé à la publication les documents figurant sous ce point et les a remis à l'imprimerie en juillet de l'année courante.

Ces documents paraîtront au début de l'année prochaine, en 600 exemplaires, dans les langues officielles de la Commission.

Point 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. »

Ladite réunion d'experts chargée de l'examen des questions sanitaires s'est déroulée du 27 au 30 juin 1961. La réunion a examiné point par point les Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube, compte tenu des observations présentées par l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Autriche.

A l'issue de la discussion, la réunion a élaboré un projet de Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube lequel, avec le rapport de la réunion, a été diffusé à tous les Etats danubiens.

La réunion a estimé que ce projet de Recommandations pourrait être soumis à l'examen de la XX^e session de la Commission.

Jusqu'à présent des amendements d'ordre rédactionnel ont été reçus de la part de l'Organisation Mondiale de la Santé seulement ; ces amendements ont été envoyés à tous les Etats danubiens.

Point 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 réunions convoquées par les Etats danubiens pour l'examen des questions concernant la navigation sur le Danube.»

Dans le cadre de ce point, l'appareil de la Commission a participé, en 1961, aux travaux des sessions et réunions des organismes visés sous points b), c), d), e), f) et i).

En ce qui concerne le sous-point a) les fonctionnaires de l'appareil participeront aux travaux de la session du Comité des Transports intérieurs de la CEE de l'ONU en janvier 1962.

Dans le cadre du sous-point j) les fonctionnaires de l'appareil de la Commission ont pris part aux travaux :

— de la réunion de la Commission technique tchécoslovaque—hongroise (mars 1961) ;

— de la Conférence pour les prévisions hydrométéorologiques (Budapest, avril 1961) ;

— de la Conférence des constructions navales (Budapest, mai 1961) ;

— du Congrès tripartite des instituts de navigation (Düsseldorf, mai 1961) ;

— de la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne (Bucarest, septembre 1961) ;

— du Séminaire pour le développement et l'administration des bassins fluviaux internationaux (Vancouver, Canada, et Californie, USA, en septembre 1961) ;

— au voyage d'inspection technique et nautique du secteur Regensburg—Passau (octobre 1961).

Les rapports sur la participation des fonctionnaires aux sessions et réunions ont été diffusés à tous les Etats membres de la Commission.

Point 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. »

En vertu de ce point, le chef de la Section hydrométéorologique de l'appareil de la Commission a visité l'Institut Central des Prévisions à Moscou, pour étudier les questions relevant des méthodes d'établissement des prévisions à courte échéance des niveaux d'eau sur le Danube.

L'appareil de la Commission a entretenu des contacts réguliers et a échangé des documents sur les questions hydrométéorologiques et techniques avec nombre d'instituts de recherches scientifiques des Etats danubiens.

Point 41 — « Dresser le plan de travail et le projet du budget de la Commission du Danube pour 1962. »

L'appareil de la Commission a préparé le projet du plan de travail de la Commission pour 1962, le projet du budget de la Commission pour 1962, ainsi que la note explicative à son sujet. Ces documents ont été envoyés en décembre 1961 aux Etats membres de la Commission.

Recrutement de l'appareil de la Commission du Danube

Au cours de la période écoulée, les changements suivants sont survenus parmi les fonctionnaires de l'appareil de la Commission inscrits au tableau du personnel :

1. Conformément à la décision de la XIX^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 19/45) en date du 1^{er} février 1961 :

— M. György *Fekete*, citoyen de la RPH a été libéré de ses fonctions de directeur-adjoint pour le Secrétariat et a été nommé au poste de directeur-adjoint pour les Services ;

— M. Jovan *Paunović*, citoyen de la RPFY, a été libéré de ses fonctions de directeur-adjoint pour les Services et a été nommé au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat ;

— M. Vadim Vassilievitch *Sadovnikov*, citoyen de l'URSS, a été nommé au poste de chef de la Section de planification et de statistique (à partir du 25 mars 1960) ;

— M. Anton *Vrba*, citoyen de la RA, a été nommé au poste de chef-comptable (le 6 mai 1960).

A partir du 1^{er} février 1961, M. A. *Vrba* a été nommé au poste de directeur-adjoint pour la Comptabilité avec exécution des fonctions de chef-comptable.

2. Sur la base de la lettre reçue du représentant de la RPR, M. Alexandru *Petrescu* a été libéré du poste d'ingénieur hydrotechnicien (le 6 avril 1961).

3. Sur la base de la lettre du représentant de la RA, M. Walter *Schreiber* a été nommé au poste d'ingénieur hydrotechnique en chef de la Section technique (le 3 février 1961).

4. Sur la base de la lettre du représentant de la RPR, M. Nicolae *Janconici* a été nommé au poste d'ingénieur hydrotechnicien (le 19 juin 1961).

5. Des 29 postes inscrits au tableau du personnel, 27 postes ont été occupés.

Du point de vue de la citoyenneté, l'appareil de la Commission se présente comme suit :

Citoyen de la RA	—	4	personnes
"	RPB	—	3 "
"	RPH	—	6 "
"	RPR	—	3 "
"	RSTch	—	3 "
"	URSS	—	4 "
"	RPFY	—	4 "

En outre, 14 employés non inscrits au tableau du personnel travaillent dans l'appareil de la Commission.

INFORMATION

sur les propositions des Etats danubiens au sujet du terme de l'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube, fixé à l'obtention de profondeurs d'au moins 25 dm

Conformément à la décision de la XIX^e session de la Commission du Danube, l'appareil de la Commission a demandé à tous les Etats danubiens et à l'Administration Fluviale des Portes de Fer 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.

Jusqu'au 15 décembre 1961 tous les Etats danubiens, à l'exception de la RPF de Yougoslavie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, ont communiqué leur réponse.

Se fondant sur la documentation reçue, l'appareil de la Commission a dressé la présente information qui pourrait servir de document de base à l'examen du problème qui sera traité à la XX^e session de la Commission.

Les propositions des Etats danubiens sont les suivantes:

1. La République d'Autriche estime que la profondeur de 25 dm pourra être obtenue sur tout le secteur autrichien du Danube jusqu'à la fin de 1971.

2. La République Populaire de Bulgarie élabore actuellement, en commun avec la République Populaire Roumaine, le plan de perspective de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques.

La question de la construction d'un barrage dans un proche avenir sera éclaircie en 1962. Dans ces conditions il ne serait peut-être pas opportun de dresser des projets compliqués et de supporter les grandes dépenses qu'entraîne la construction d'ouvrages hydrotechniques spéciaux visant l'obtention d'une profondeur de 25 dm.

3. La République Populaire Hongroise envisage d'obtenir pour la fin de 1965 des profondeurs d'au moins 25 dm sur son secteur national et sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaque en aval de Gönyü. En ce qui concerne le secteur commun hungaro-tchécoslovaque en amont de Gönyü, la question du terme de l'obtention de la profondeur de 25 dm sera résolue prochainement.

4. La République Populaire Roumaine propose d'achever la première étape des grands travaux sur le Danube visant l'obtention d'une profondeur de 25 dm, jusqu'à la fin de 1970.

5. L'Union des Républiques Socialistes Soviétiques estime qu'il serait possible d'achever la première étape des grands travaux sur le Danube, visant l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm, jusqu'à la fin de 1970.

6. La République Socialiste Tchécoslovaque envisage d'achever jusqu'à la fin de 1965 les travaux de la première étape, visant l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur commun tchécoslovaque—hongrois en aval de Gönyü. En ce qui concerne le secteur tchécoslovaque et le secteur commun tchécoslovaque—hongrois en amont de Gönyü, la question du terme de l'obtention de la profondeur d'au moins 25 dm sera résolue dans un proche avenir.

7. La République Fédérale d'Allemagne a communiqué que les travaux de régularisation du lit du Danube permettront d'obtenir une profondeur de 20 dm seulement.

L'augmentation de la profondeur à 27 dm sur les sections à lit à terrain meuble et à 28 dm sur les sections à lit ou à seuils rocheux ne pourra être obtenue qu'après la canalisation du fleuve.

INFORMATION

concernant l'unification des cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur les secteurs limitrophes du Danube

La XIX^e session de la Commission du Danube a inclus dans son plan de travail pour 1961 un point qui charge l'appareil d'élaborer des propositions au sujet de l'unification des cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur les sections limitrophes du Danube et de les présenter à l'examen de la XX^e session de la Commission.

La documentation dont dispose l'appareil de la Commission a permis d'établir que les cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur limitrophe roumaino-bulgare du Danube n'ont pas encore été concertées.

Tenant compte de ce fait, l'appareil s'est adressé aux représentants de la Roumanie et de la Bulgarie à la Commission du Danube pour leur demander de lui faire parvenir les propositions de leurs organismes compétents au sujet de l'unification des cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur limitrophe roumaino-bulgare du Danube et de lui communiquer les résultats acquis dans ce domaine.

Dans sa réponse la Roumanie a indiqué que la réunion de la Commission mixte roumaino-bulgare, tenue en 1961, a décidé d'unifier les cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur limitrophe du Danube, du confluent du Timok au port de Silistra, sur la base du « 0 » de la station hydrométrique de Sulina, rapporté au niveau de la Mer Noire.

Sur la base de ce qui précède, l'appareil de la Commission a inclus dans le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1962 un point ainsi conçu :

« Rassembler la documentation au sujet des résultats acquis dans le domaine de l'unification des cotes des « 0 » des stations hydrométriques situées sur le secteur bulgare-roumain (roumaino-bulgare) du Danube. »

RAPPORT FINANCIER
sur l'exécution du budget au 1er janvier 1962

en forints

I. Recettes

Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire pour 1961	4,165.000
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1961	425.886
Versements au compte des annuités pour 1961	9.393

Autres recettes

a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	19.739
b) Intérêts des comptes en banques	3.280
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube	4.230
d) Autres recettes	76.086
Total	4,703.614

II. Dépenses

Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1961

article I	2,708.351
„ II	38.188
„ III	706.275
„ IV	153.443
„ V	237.170
„ VI	68.780
„ VII	13.227
„ VIII	188.472
„ IX	9.754
„ X	96.502
„ XI	13.960
„ XII	24.231
	4,258.353

Solde du budget au 1^{er} janvier 1962

a) Disponibilités en caisse	17.097
b) Disponibilités en banques	376.529
c) Magasin	8.060
d) Caution pour le loyer des immeubles	43.575
Total:	4,703.614

Article	Titre	en forins			
		Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. APPOINTEMENTS					
	1. Traitements	2,320.000	2,246.100	73.900	
	2. Primes linguistiques	140.000	109.018	30.982	
	3. Primes pour ancienneté de service	120.000	114.770	5.230	
	4. Allocations pour enfant ...	268.100	238.463	29.637	
	Total :	2,848.100	2,708.351	139.749	
II. CHARGES SOCIALES					
	Assurances sociales	50.000	38.188	11.812	
III. FRAIS D'ADMINISTRATION					
	1. Fournitures de bureau et de dessin technique...	15.000	14.699	301	
	2. Imprimés	6.000	4.964	1.036	
	3. Frais de poste, télégramme et téléphone	68.300	65.479	2.821	
	4. Loyer des immeubles...	327.400	315.982	11.418	
	5. Chauffage	96.000	91.363	4.637	
	6. Electricité et gaz	20.000	24.475	—	4.475
	7. Entretien des immeubles	15.000	14.794	206	
	8. Réparation dans les immeubles.....	70.000	68.823	1.177	
	9. Réparation des objets d'inventaire	25.000	24.917	83	
	10. Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	6.000	5.900	100	
	11. Entretien et réparation des automobiles	70.000	69.888	112	
	12. Assurance des biens....	5.000	4.991	9	
	Total	723.700	706.275	21.900	4.475

Article	Titre	en forints			
		Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
IV.	MISSIONS ET DEPLACEMENTS DES FONCTIONNAIRES				
	<i>Missions</i>				
	1. Frais de voyage	38.000	37.354	646	
	2. Allocations journalières..	43.000	29.688	13.312	
	3. Frais de logement	16.000	8.499	7.501	
	<i>Déplacement</i>				
	4. Paiement de subsides et de congés	35.000	37.271	—	2.271
	5. Frais de voyage	6.000	4.978	1.022	
	6. Allocations journalières..	1.000	224	776	
	<i>Congés</i>				
	7. Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	35.000	35.429	—	429
	Total	174.000	153.443	23.257	2.700
V.	EDITION DES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION	450.000	237.170	212.830	
VI.	DEROULEMENT ET SERVICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION.....	70.000	68.780	1.220	
VII.	ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES.....	15.000	13.227	1.773	
VIII.	ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVENTAIRE ET DE MOYENS DE TRANSPORT	145.000	188.472	—	43.472
IX.	ACHAT DE VETEMENTS DE TRAVAIL	10.000	9.754	246	

Article	Titre	en forints			
		Sommes allouées	Montant des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
X. SERVICE MEDICAL					
	a) Cotisations	18.000	17.222	778	
	b) Paiement de subsides pour traitement médical ...	90.000	79.280	10.720	
	Total	108.000	96.502	11.498	
XI. FRAIS DE REPRESENTATION, PRIMES ET IMPREVUS					
		14.000	13.960	40	
XII. FONDS CULTUREL					
		31.000	24.231	6.769	
	TOTAL ...	4.638.800	4.258.353	431.094	50.647

BILAN

Annexe I
au doc. CD/SES 20/12

au 1er janvier 1962

P A S S I F

en forints

A C T I F

I. Caisse.....	17.097,19	I. Versements des Etats danubiens au compte des annuités pour 1962	9.393,33
II. Banques:		II. Solde transitoire au 1. 1. 1962 :	
1. Caisse Nationale d'Epargne, Budapest	102.399,50	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 XIXe session	4.165.000, —
2. Banque Nationale de Hongrie, clearing dollars	4.289,60	Solde du budget pour 1960	425.885,76
yougoslaves	229,21	Autres recettes	103.335,52
dollars	867,55		4.694.221,28
clearing dollars		Depenses effectuées en 1961	4.258.352,61
autrichiens			435.868,67
3. Banque d'Etat Tchécoslovaque, Prague dollars	1,67		
4. Banque Nationale de la RPF de Yougoslavie, Belgrade clearing dollars	3.165,94		
5. Landerbank, Wien schilling	79.931,53		
III. Magasin	88.037,50		
IV. Caution pour le loyer des immeubles ...	72.178,16		
	8.060,44		
	43.575, —		
	445.262, —		
A C T I F ...		P A S S I F	445.262, —

Le Directeur de l'appareil de la Commission du Danube

Signé : M. RUSU

Le Directeur-adjoint pour la Comptabilité

Signé : A. VRBA

NOTE EXPLICATIVE

au Rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1961

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1961 est soumis à l'examen de la présente session conformément à l'article 46 des Règles de procédure.

Le budget de la Commission du Danube qui, conformément à l'article 10 de la Convention, se compose des annuités des Etats danubiens membres de la Commission versées par chaque Etat à raison d'une somme égale, a été approuvé par la XIX^e session dans un montant de 4,638.800 forints pour son chapitre des recettes et autant pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 19/39).

Chapitre des recettes (en forints)

Selon la décision de la XIX^e session, le chapitre des recettes était fondé sur :

I. les versements des Etats danubiens membres de la Commission, à savoir :

Autriche	595.000	
Bulgarie	595.000	
Hongrie	595.000	
Roumanie	595.000	
Tchécoslovaquie	595.000	
Union Soviétique	595.000	
Yougoslavie	595.000	4,165.000

II. le solde transitoire des ressources non-utilisées du budget pour 1960 425.800

III. les autres recettes prévues :

versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission, intérêts des comptes en banque, recettes provenant de la vente de publications de la Commission et autres..... 48.000

TOTAL .. 4,638.800

Effectivement, le chapitre des recettes du budget pour 1961 s'est présenté comme suit:

I. Annuités des Etats danubiens membres de la Commission du Danube		4,165.000
II. Solde des ressources non-utilisées du budget pour 1960.....		425.886
III. Autres recettes		103.335
dont :		
Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	19.739	
Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube	4.230	
Recettes provenant de la vente d'objets d'inventaire de la Commission du Danube	76.086	
Intérêts des comptes en banques	3.280	4,694.221
Versements des Etats danubiens membres de la Commission au compte des annuités pour 1962		9.393
TOTAL ..		4,703.614

Chapitre des dépenses (en forints)

Montant des dépenses prévues pour 1961	4,638.800
Montant constitué par l'augmentation du solde du budget pour 1961 et par l'excédent des recettes à l'article « Autres recettes »	55.421
	4,694.221
Montant des dépenses effectuées en 1961	4,258.353
Solde transitoire du budget pour 1962	435.868

Structure du solde par articles

	Crédit disponible	Excédent de dépenses
I. Appointements	139.749	
II. Charges sociales	11.812	
III. Frais d'administration	17.425	
IV. Frais d'édition	20.557	
V. Edition des publications de la Commission du Danube	212.830	
VI. Service et déroulement des sessions	1.220	
VII. Achat de livres et de périodiques	1.773	
VIII. Achat d'objets d'inventaire.	—	43.472

IX. Achat de vêtements de travail	246	
X. Service médical	11.498	
XI. Frais de représentation et autres.....	40	
XII. Fonds culturel	6.769	
Autres recettes.....	55.421	
	179.340	43.472

Montant total du solde transitoire pour 1962..... 435.868

La majeure partie des ressources non-utilisées du budget pour 1961 ainsi que l'augmentation du solde transitoire pour 1962, proviennent, tout comme au cours des années précédentes, de ce que l'imprimerie n'ayant pas exécuté ses engagements contractuels, certaines publications de la Commission du Danube n'ont pas été livrées à temps. Sur les 450.000 forints prévus au budget de 1961 pour les frais d'édition des publications de la Commission du Danube, seule une somme de 237.170 forints a été utilisée, ce qui a donné un solde transitoire de 212.830 forints.

Le solde transitoire comprend également un montant de 139.749 forints résultant de la non-utilisation des ressources prévues à l'article « Appointements », la décision de la XIX^e session ayant fait introduire les nouveaux appointements à partir du 1^{er} février 1961 au lieu du 1^{er} janvier, comme prévu dans le budget. En outre, l'article « Autres recettes » et tout le chapitre des recettes du budget a augmenté de 55.335 forints par suite de la vente d'anciens objets d'inventaire et autos de la Commission.

Ce sont là les raisons pour lesquelles l'appareil de la Commission n'a pas pu exécuter en 1961 la recommandation du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières quant à la diminution du solde transitoire du budget.

Dépenses par articles

Art. 1 — Appointements

Les appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel de l'appareil de la Commission ont été versés en forints conformément au barème des appointements approuvé par la XIX^e session et aux suppléments établis par le Règlement en vigueur.

Conformément à la décision de la XIX^e session, les nouveaux appointements des fonctionnaires ont été introduits à partir du 1^{er} février 1961.

Les appointements des employés non-inscrits au tableau du personnel ont été payés en forints, conformément aux traitements établis par le Directeur sur la base de la législation locale.

Comme il a déjà été indiqué, l'économie qui se présente à cet article provient de la modification de la date d'introduction des nouveaux appointements.

Art. II — Charges sociales

Les assurances sociales des employés non-inscrits au tableau du personnel ont été versées conformément à la loi en vigueur. L'économie de 11.812 forints résulte de ce qu'au début de l'année tous les employés prévus pour le personnel non-inscrit au tableau n'étaient pas encore engagés.

Art. III — Frais d'administration

Au total, une économie de 17.425 forints se présente à cet article. Ce solde provient essentiellement du poste « Loyer des immeubles », étant donné que les nouveaux logements ont été mis à la disposition des fonctionnaires de la Commission plus tard que prévu.

Le poste « Electricité et gaz » présente un excédent de dépenses de 4.475 forints qui provient de l'augmentation du nombre des appareils électriques et de l'utilisation d'un ronéo électrique. Les économies qui se sont présentées aux autres postes de cet article ont couvert cet excédent.

Art. IV — Missions et déplacements des fonctionnaires

Le solde qu'il y a également à cet article provient surtout du poste « Allocations journalières », par suite de la modification du plan des missions envisagées. L'appareil de la Commission n'a pas pris part à la Conférence de Baltimore et au voyage sur le Rhin. Il y a eu cependant un excédent de dépenses de 2.271 forints au poste « Déplacements », provenant de ce que les frais de transport des effets des fonctionnaires de la Commission dans les nouveaux appartements, lesquels s'élèvent à 10.215 forints, ont été comptabilisés à cet article sur autorisation du Président de la Commission du Danube.

Art. V — Edition des publications de la Commission du Danube

Les publications suivantes de la Commission — qui par la faute de l'imprimerie n'ont pas été livrées aux dates fixées dans le contrat — n'ont pas été payées jusqu'au 1^{er} janvier 1962 :

1. Procès-verbaux de la XIX^e session de la Commission.
2. Règles de procédure de la Commission du Danube.
3. Annuaire hydrologique pour 1960.
4. Description du balisage uniforme sur le Danube.
5. Recueil des lois : Partie première.
6. Description des stations de signalisation.

Les frais d'édition de ces publications, qui s'élèvent à 115.800 forints, devront être payés au compte du budget pour 1962.

Art. VI — Service et déroulement des sessions

La somme allouée a été dépensée pour assurer le déroulement de la session et de 3 réunions d'experts ; il y a un solde de 1.220 forints à cet article.

Art. VII — Achat de livres et de publications périodiques

La somme de 13.227 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

Des dépenses non planifiées, occasionnées par la nécessité d'acheter d'urgence quelques meubles pour les nouveaux appartements de fonctionnaires, plus petits que les anciens, ainsi que la nouvelle « Skoda—Fourgon », achetée pour les besoins administratifs en remplacement de l'ancienne auto devenue inutilisable, ont été comptabilisées à cet article.

L'excédent des dépenses à cet article a été couvert, avec le consentement du Président et du Secrétaire de la Commission, par les recettes provenant de la vente des anciens objets d'inventaire et autos de la Commission.

Art. IX — Achat de vêtements de travail

Une somme de 9.754 forints a été dépensée pour l'achat de vêtements de travail pour les employés non-inscrits au tableau du personnel, conformément aux prescriptions de la législation locale.

Art. X — Service médical

1. La somme versée à ce poste en vertu de l'accord conclu entre l'appareil de la Commission et les autorités hongroises pour les assurances sociales (50 forints par mois pour chaque fonctionnaire et membre de sa famille) s'élève à 17.222 forints.

2. Une somme de 79.280 forints a été dépensée à ce poste pour payer aux fonctionnaires, conformément au Règlement en vigueur, les allocations de congé et de naissance. L'économie de 10.720 forints qui se présente à ce poste résulte du fait que les fonctionnaires inscrits au tableau du personnel n'ont pas tous été recrutés en 1961.

Art. XI — Primes, frais de représentation et imprévus

Les dépenses à cet article s'élève à 13.960 forints.

Art. XII — Fonds culturel

Il a été dépensé à cet article 24.231 forints.

L'économie de 6.769 forints provient de la diminution des heures des cours de langues étrangères payées à cet article.

Le budget approuvé par la XIX^e session correspondait donc aux dépenses effectives de la Commission du Danube et a assuré l'accomplissement du plan de travail pour 1961.

**RECOMMANDATIONS RELATIVES A L'UNIFICATION
DES REGLES DE LA SURVEILLANCE SANITAIRE
SUR LE DANUBE**

**CHAPITRE I
DISPOSITIONS GENERALES**

Article 1^{er}

La surveillance sanitaire sur le Danube est effectuée par les services (institutions) sanitaires-épidémiologiques des Etats danubiens sur leurs secteurs respectifs du fleuve.

Article 2

Les présentes règles déterminent les exigences sanitaires maxima dans les ports et sur les bâtiments en vue de la garantie des conditions sanitaires aux passagers, aux équipages et aux personnes se trouvant sur le territoire du port, afin de prévenir la pénétration des maladies quaranténaires (peste, choléra, variole, fièvre jaune et, en cas d'épidémie, typhus et fièvre récurrente) dans les ports danubiens ou leur transmission au-delà des limites des pays danubiens.

Article 3

Tous les bâtiments arrivant de l'étranger sont tenus de s'arrêter dans les ports limitrophes pour l'exécution du contrôle sanitaire. En outre, les navires de mer sont tenus d'arborer au mât de misaine, de jour, un pavillon jaune, conformément au Code international des signaux. De nuit, le pavillon sera remplacé par un feu orange installé sur le mât de misaine et visible de toutes les directions.

S'il y a sur le bâtiment fluvial ou maritime un cas de maladie quarantenaire (peste, choléra, variole, fièvre jaune, typhus et fièvre récurrente), ou si le bâtiment fluvial ou maritime vient d'un territoire infecté, il doit arborer un pavillon noir-jaune en conformité avec le Code international des signaux. De nuit, le pavillon est remplacé par deux feux oranges installés l'un sous l'autre sur le mât de misaine et visibles de toutes les directions.

Les capitaines sont tenus d'avertir le port le plus proche sur leur chemin, en usant à cette fin de tous les moyens à leur disposition.

Après l'accomplissement du contrôle sanitaire et l'obtention du certificat sanitaire correspondant, le capitaine du bâtiment fluvial ou maritime fait amener le pavillon de quarantaine ou le feu orange.

Article 4

Pour la mise en pratique des mesures sanitaires et l'exécution du contrôle sanitaire dans les ports du Danube, les pays danubiens instituent, dans des endroits déterminés, des postes sanitaires qui fonctionnent sur la base des dispositions respectives, approuvées par le gouvernement de chaque Etat danubien pour son territoire.

Les postes sanitaires doivent être organisés de manière à garantir la possibilité d'effectuer la visite médicale, les analyses et examens de laboratoire, les désinfection, désinsectisation, dératisation et vaccination, ainsi que l'isolement des malades et la surveillance de toutes les personnes suspectes d'être contaminées.

Article 5

Les indications du contrôle sanitaire du port au sujet du respect des présentes règles sont obligatoires pour tous équipages de bâtiment, pour les passagers et les personnes travaillant dans les ports, ainsi que pour les autres organisations situées sur les territoires de port.

Article 6

Les présentes règles doivent être appliquées sans discrimination en raison de la nationalité des bâtiments, de leur point de départ et de destination, ou de n'importe quelle autre raison.

L'application des mesures sanitaires doit être organisée de manière à entraver au minimum la navigation internationale.

Article 7

Chaque Etat danubien est tenu d'informer par télégramme et dans les vingt-quatre heures les autres Etats danubiens du premier cas de peste, de choléra, de variole, de fièvre jaune, de même que d'une épidémie de typhus ou de fièvre récurrente qui apparaîtrait dans un port danubien ou dans ses alentours.

CHAPITRE II

SURVEILLANCE SANITAIRE DANS LES PORTS

Article 8

La surveillance sanitaire portuaire est chargée d'exécuter, en collaboration avec l'administration du port, ce qui suit :

1. contrôler en permanence l'application par l'administration du port, les capitaines des bâtiments, les administrations des institutions situées sur le territoire du port, de même que par les passagers et autres personnes se trouvant dans le port, de toutes les règles et dispositions sanitaires conformes aux dispositions du Règlement sanitaire international* et aux accords sanitaires conclus entre Etats ;

2. autoriser l'entrée et le départ des bâtiments venus de l'étranger en ce qui concerne leur contrôle sanitaire et examiner les équipages des bâtiments et les passagers s'il y a des cas suspects d'une des maladies quaranténaires énumérées à l'article 2 du premier chapitre ;

3. appliquer le traitement médico-sanitaire à l'équipage des bâtiments, aux passagers et aux personnes qui travaillent dans le port en cas de présence de symptôme de maladie quarantenaire, et effectuer également la désinfection, la désinsectisation et la dératisation des bâtiments, des effets, des bagages et de la cargaison, infectés ou suspects d'être infectés, ou les effectuer en tant que mesure prophylactiques.

Dans des cas exceptionnels, quand il n'est pas possible d'exécuter ledit traitement dans le port donné, les bâtiments peuvent être envoyés dans le port le plus proche où ces mesures peuvent être adoptées ;

4. interdire l'embarquement des personnes présentant des symptômes de peste, de choléra, de variole, de fièvre jaune, de typhus et de fièvre récurrente, ou des personnes isolées comme étant suspectes d'être contaminées, jusqu'à expiration du terme établi pour la quarantaine, ainsi que des personnes arrivées d'une localité infectée sans avoir subi les vaccinations requises par le Règlement sanitaire international ;

5. faire des piqûres prophylactiques et délivrer les Certificats de vaccination contre le choléra et la variole (Annexes III-a et III-b) conformément aux indications épidémiologiques de l'examen de laboratoire sanitaire-hygiénique et microbiologique des divers objets provenant des bâtiments, et si le poste sanitaire dispose d'un laboratoire antipestilentiel, effectuer également l'examen des rongeurs pour constater s'ils ne sont pas porteurs de l'infection de la peste ;

6. contrôler systématiquement tous les bâtiments qui se trouvent dans le port et le territoire du port avec ses locaux et magasins pour constater s'ils ne sont pas infestés par des rats et d'autres rongeurs et assurer la direction et le contrôle de la désinfection, de la désinsectisation et de la dératisation ;

*) Adopté par la Quatrième Assemblée Mondiale de la Santé en 1951 et amendé par les Huitième, Neuvième et Treizième Assemblées Mondiales de la Santé en 1955, 1956 et 1960.

7. surveiller l'approvisionnement des bâtiments et des ports en eau potable de bonne qualité ;

8. délivrer des documents, certificats et renseignements sanitaires concernant les bâtiments, les équipages et les passagers ;

9. contrôler s'il existe à bord des bâtiments ressortissants de leur Etat, des pharmacies munies du minimum de moyens prophylactiques contre les maladies quaranténaires et des médicaments pour leur traitement, ainsi que des instructions au sujet de ces maladies et de ces médicaments.

Article 9

Lors de l'arrivée dans un port limitrophe de bâtiments venant de l'étranger, les autorités de la surveillance sanitaire du port sont tenues de demander au capitaine du bâtiment la Déclaration de Santé (Annexe I) et de la lui retirer, et d'établir par interrogation orale s'il n'y a pas sur le bâtiment des malades ou s'il n'y a pas eu de cas de maladie quarantenaire pendant le voyage.

S'il n'y a pas eu de malade sur le bâtiment et si la Déclaration de Santé ne porte pas mention de maladie contractée, l'admission à la libre pratique sera immédiatement délivrée au bâtiment sans qu'il en soit exigé un document spécial.

Au cas où il y aurait sur le bâtiment des malades présentant des symptômes de maladie quarantenaire (peste, choléra, variole, fièvre jaune, typhus et fièvre récurrente), les autorités sanitaires du port ont le droit de retenir le bâtiment jusqu'à l'accomplissement des mesures antiépidémiques urgentes, après quoi sera délivré au capitaine le Certificat sur les mesures sanitaires appliquées au bâtiment (Annexe II).

Les personnes saines qui n'ont pas été en contact avec les malades ne doivent pas être retenues. Les mesures à prendre à l'égard des personnes qui ont été en contact avec les malades sont indiquées aux articles 14, 15, 16, 17 et 18 du présent Règlement.

Les cargaisons en transit ne seront pas soumises à la désinfection et à la désinsectisation si leur emballage exclut la possibilité de répandre l'infection et si l'emballage même n'est pas suspect à cet égard. Le courrier, les livres, les revues et les papiers d'affaires sont également exempts des mesures sanitaires.

Dans tous les cas la retenue du bâtiment doit être aussi courte que possible de manière à ne pas entraver le cours normal. Compte sera tenu des mesures préventives déjà prises lors de la sortie du bâtiment donné du port de départ.

Article 10

Le contrôle sanitaire des bâtiments arrivés de l'étranger s'effectue à tout moment, de jour et de nuit, dans l'ordre de leur arrivée, en présence du capitaine ou des personnes qui le remplacent, qui prêtent plein concours aux personnes effectuant le contrôle ; pour éviter la retenue des bâtiments, le contrôle est limité aux mesures absolument indispensables.

Les bâtiments à passagers sont contrôlés hors tour. Sur demande du

capitaine ou de la personne qui le remplace, le contrôle sanitaire des bâtiments transportant des marchandises périssables s'effectue également hors tour, toutefois après celui des bâtiments à passagers.

Article 11

Les bâtiments qui du point de vue sanitaire ont été admis à la libre pratique dans un port limitrophe de l'Etat en question, peuvent être admis à la libre pratique dans un autre port de cet Etat sans contrôle sanitaire mais après interrogation orale du capitaine du bâtiment.

Article 12

Au cas où, sur indication des autorités sanitaires du port, le contrôle sanitaire du bâtiment n'a pas été effectué dans le port limitrophe, il sera effectué dans le port le plus proche conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10.

Article 13

Tout bâtiment partant pour l'étranger est soumis au contrôle sanitaire. Si, au cours du contrôle, la surveillance sanitaire soupçonne ou découvre une maladie quarantenaire, elle adopte les mesures nécessaires pour isoler les malades sur la rive et pour effectuer la désinfection, la désinsectisation ou la dératisation des locaux respectifs du bâtiment et des effets considérés comme infectés ou infestés.

Lesdites mesures doivent être appliquées de manière à ne pas retarder le départ du bâtiment à la date fixée.

CHAPITRE III

REGLES SPECIALES RELATIVES A L'APPLICATION AUX BÂTIMENTS ARRIVÉS DE L'ÉTRANGER DES MESURES DE PROTECTION SANITAIRE DES FRONTIÈRES DES ÉTATS DANUBIENS CONTRE LA PESTE, LE CHOLÉRA, LA VARIOLE, LA FIÈVRE JAUNE, LE TYPHUS ET LA FIÈVRE RÉCURRENTÉ

Article 14

PESTE

1. Un bâtiment est considéré infecté :

- a) s'il y a un cas de peste humaine à bord ;
- b) si la présence à bord de rats et d'autres rongeurs infectés de peste est constatée.

2. Un bâtiment est considéré suspect :

a) si, bien qu'il n'y ait pas de peste humaine à bord, un cas s'était déclaré dans les 6 jours après l'embarquement ;

b) si on y constate une mortalité insolite des rats et d'autres rongeurs de cause non déterminée.

Un bâtiment continue à être considéré comme suspect jusqu'au moment où il a été soumis aux mesures visées sous point 4, lit. a), c), f) et g) du présent article.

En dehors de ces mesures, selon l'appréciation de la surveillance sanitaire du port, l'équipage et les passagers peuvent être soumis à la surveillance, dont la durée ne doit dépasser 6 jours à compter du jour de l'arrivée du bâtiment.

3. Un bâtiment est considéré indemne si, bien que venant d'un port contaminé, il n'y a eu aucun cas de peste humaine ou de peste des rats ou d'autres rongeurs ni au moment du départ, ni pendant la traversée, si cette dernière a duré plus de 6 jours, ni au moment de l'arrivée, et si une grande mortalité de rats et autres rongeurs n'a pas été constatée à son bord.

4. Les bâtiments infectés de peste sont soumis aux mesures suivantes :

a) visite médicale ;

b) les malades sont immédiatement transportés sur la rive et isolés, pour autant que possible séparés les uns des autres ;

c) toutes personnes qui ont été en contact avec les malades, et toutes personnes que la surveillance sanitaire du port a des raisons de considérer comme suspectes, sont désinsectisées et placées sous surveillance, la durée totale de cette mesure ne pouvant dépasser 6 jours à compter du jour de l'arrivée du bâtiment ;

d) les personnes isolées ou soumises à la surveillance doivent se prêter à toutes recherches cliniques et microbiologiques que la surveillance sanitaire juge nécessaire ;

e) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire du port sont considérés contaminés, seront désinsectisés et, s'il y a lieu, désinfectés ;

f) tous les locaux du bâtiment, ainsi que les parties habitées par des pesteux, ou celles qui de l'avis de la surveillance sanitaire sont considérées contaminées, seront désinfectés, désinsectisés et, si nécessaire, dératisés ;

g) la surveillance sanitaire peut prescrire la dératisation avant le déchargement de la cargaison si elle estime que la nature et la disposition de celle-ci permettront de détruire complètement les rats et les autres rongeurs sans devoir effectuer le déchargement. Dans ce cas le bâtiment ne pourra pas être soumis à une nouvelle dératisation après déchargement.

Dans les autres cas, la destruction complète des rongeurs doit être effectuée quand les cales sont vides.

Pour les bâtiments légers, cette opération doit être effectuée le plus tôt possible, avant le chargement.

Si le bâtiment ne doit décharger qu'une partie de sa cargaison et si la surveillance sanitaire trouve qu'il n'est pas possible de procéder à une dératissage complète, ledit bâtiment peut rester dans le port pendant le temps nécessaire au déchargement de cette partie de sa cargaison à condition que toutes les précautions soient prises à la satisfaction de la surveillance sanitaire, c'est-à-dire pour empêcher les rats et les autres rongeurs de passer du bâtiment sur la rive au cours du déchargement des marchandises ou autrement.

Le déchargement doit être effectué sous la surveillance du service sanitaire du port qui prendra toutes les mesures nécessaires afin d'éviter que le personnel affecté à ces travaux soit infecté.

Ce personnel sera soumis à une surveillance dont la durée ne devra dépasser 6 jours à partir du moment où il aura cessé de travailler au déchargement.

5. Les bâtiments suspects d'être infectés de peste sont soumis aux mesures visées sous point 4, lit. *a)*, *e)*, *f)* et *g)* du présent article.

6. Les bâtiments indemnes de peste sont immédiatement admis à la libre pratique.

Il appartient à la surveillance sanitaire du port d'appliquer à ces bâtiments des mesures préventives telles que la visite médicale, afin de constater si le bâtiment se trouve réellement dans les conditions prévues par la définition de bâtiment indemne.

Article 15

CHOLÉRA

1. Un bâtiment est considéré infecté :

a) s'il y a un cas de choléra à bord ;

b) s'il y a eu un cas de choléra dans les 5 jours précédant l'arrivée du bâtiment dans le port ;

2. Un bâtiment est considéré suspect :

a) s'il y a eu un cas de choléra pendant la traversée, mais il n'y a eu aucun cas semblable dans les 5 jours précédant l'arrivée ;

b) le bâtiment continue à être considéré suspect jusqu'au moment où il sera soumis aux mesures prévues sous point 4, lit. *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)*, *f)*, *g)* et *h)* du présent article.

3. Un bâtiment est considéré indemne si, bien que provenant d'un port contaminé ou ayant à bord des personnes venues d'une localité contaminée, il n'y a pas eu de cas de choléra au moment de son départ, pendant 5 jours au cours de la traversée, ou à l'arrivée.

En cas de présence de malades présentant des symptômes cliniques de choléra, toutes les mesures sanitaires préventives prescrites pour les cas de choléra seront prises indépendamment des données de l'examen bactériologique.

4. Les bâtiments infectés de choléra sont soumis aux mesures suivantes :

- a) visite médicale ;
- b) les malades sont immédiatement transportés sur la rive et isolés ;
- c) l'équipage et les passagers peuvent, selon l'avis de la surveillance sanitaire, être débarqués sur la rive et isolés ou placés sous surveillance pendant un laps de temps qui ne dépassera pas 5 jours à compter du jour de l'arrivée du bâtiment.

Les personnes en possession d'un certificat valable de vaccination contre le choléra pourront être mises sous surveillance, mais non isolées. La validité du certificat dure six mois à compter du sixième jour qui suit la première injection de vaccin ; dans le cas d'une nouvelle injection, reçue avant l'expiration de cette période, cette validité est prolongée pour six autres mois dès le jour de la nouvelle injection ;

d) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire sont considérés contaminés, seront désinfectés ; les aliments qui, de l'avis de la surveillance sanitaire sont également considérés contaminés, seront enlevés ;

e) les parties de bâtiment qui ont été habitées par des malades atteints de choléra ou qui sont considérées par la surveillance sanitaire comme contaminées, seront désinfectées ;

f) si l'eau potable à bord du bâtiment est considérée par la surveillance sanitaire comme suspecte, elle sera, après désinfection, déversée et, après désinfection des réservoirs, remplacée par une eau de bonne qualité ;

g) la surveillance sanitaire interdit le déversement dans le port de l'eau de lest (water ballast) qui a été puisée dans un port contaminé et n'a pas été désinfectée au préalable ;

h) la surveillance sanitaire interdit de déverser ou de jeter dans les eaux du port des déjections humaines ainsi que des eaux résiduelles qui n'ont pas été désinfectées au préalable ;

i) le déchargement doit s'effectuer sous le contrôle de la surveillance sanitaire qui adopte toutes les mesures nécessaires afin d'éviter la contamination du personnel affecté aux travaux de déchargement.

Le personnel est soumis à l'isolement et à la surveillance durant 5 jours à partir du moment où il aura cessé de travailler au déchargement.

5. Les bâtiments suspects de choléra sont soumis aux mesures visées sous point 4, lit. a), d), e), f), g) et h) du présent article.

L'équipage et les passagers peuvent être soumis, sur avis de la surveillance sanitaire, à une surveillance dont la durée ne doit pas dépasser 5 jours à dater de l'arrivée du bâtiment.

6. Un bâtiment déclaré infecté, ou suspect, uniquement en raison de l'apparition à son bord de cas présentant des symptômes cliniques de choléra, sera considéré indemne si les mesures prescrites par la surveillance sanitaire en application des points 4 et 5 ci-dessus ont été dûment exécutées.

7. Les bâtiments indemnes de choléra sont immédiatement admis à la libre pratique.

Article 16

VARIOLE

Les bâtiments qui ont eu pendant la traversée ou au moment de l'arrivée un cas de variole à bord, sont soumis aux mesures suivantes :

- a) visite médicale ;
- b) les malades sont immédiatement débarqués sur la rive et isolés ;
- c) les personnes que la surveillance sanitaire considère avoir été exposées à des possibilités d'infection à bord et qui, de l'avis de la surveillance sanitaire, ne sont pas protégées par vaccination subie depuis moins de trois ans avant l'arrivée dans le port ou par une atteinte antérieure de variole, peuvent être soit vaccinées, soit soumises à la surveillance dont la durée doit être spécifiée selon les circonstances, sans toutefois dépasser 14 jours à dater de la dernière exposition à l'infection.

Les personnes qui ont refusé à se soumettre à la vaccination peuvent être isolées pendant 14 jours à dater du moment où elles avaient été exposées à l'infection ;

d) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire, sont considérés comme contaminés, seront désinfectés ;

e) les parties de bâtiment qui ont été habitées par des malades atteints de la variole ou qui de l'avis de la surveillance sanitaire sont considérées contaminées, seront désinfectées, après quoi le bâtiment sera immédiatement admis à la libre pratique.

La surveillance sanitaire du port a le droit de prendre, après le débarquement des personnes, les mesures qu'elle considère appropriées pour assurer la surveillance des personnes qui ne sont pas protégées par vaccination et qui sont arrivées sur un bâtiment n'ayant pas eu de variole à bord, mais qui ont quitté depuis moins de 14 jours une localité infectée de variole.

Article 17

FIÈVRE JAUNE

1. Un bâtiment est considéré infecté s'il y a eu un cas de fièvre jaune à bord soit au moment du départ, soit pendant la traversée.

2. Un bâtiment est considéré suspect s'il n'y a pas eu de cas de fièvre jaune, mais s'il arrive dans les 30 jours suivant son départ d'un port contaminé et que la surveillance sanitaire constate la présence d'*Aedes aegypti*.

3. Tout autre bâtiment est considéré comme indemne.

4. Les bâtiments infectés de fièvre jaune sont soumis aux mesures suivantes :

- a) visite médicale ;
- b) les malades sont transportés sur la rive et isolés ;
- c) la destruction des moustiques dans toutes les phases de leur évolu-

tion est effectuée à bord, pour autant que possible avant le déchargement des marchandises ;

d) si la cargaison est déchargée avant la destruction des moustiques, le personnel affecté à ce travail sera isolé ou placé sous surveillance dont la durée ne doit pas dépasser 6 jours à compter du moment où il aura cessé de travailler au déchargement.

5. Les bâtiments suspects de fièvre jaune peuvent être soumis aux mesures énumérées dans le présent article sous point 4, lit. *a)* et *c)*.

6. Les bâtiments indemnes de fièvre jaune venant d'une circonscription infectée sont admis à la libre pratique après la visite médicale et la destruction des moustiques.

Article 18

TYPHUS ET FIEVRE RECURRENTE

Les bâtiments qui ont eu à bord, pendant la traversée ou au moment de l'arrivée, des cas de typhus ou de fièvre récurrente, peuvent être soumis aux mesures suivantes :

a) visite médicale ;

b) les malades sont désinsectisés, transportés sur la rive et isolés ;

c) les personnes qu'il y aurait lieu de croire être porteurs de poux ou avoir été exposées aux possibilités de contamination, sont également soumises à la désinsectisation et peuvent être placées sous surveillance dont la durée ne peut dépasser 14 jours pour le typhus et 8 jours pour la fièvre récurrente ;

d) la literie ayant servi, le linge, les effets à usage et les autres objets qui, de l'avis de la surveillance sanitaire, sont considérés comme contaminés, seront désinsectisés ; en cas de typhus ils seront également, si nécessaire, désinfectés ;

e) les parties de bâtiment habitées par des malades et que la surveillance sanitaire considère contaminées seront désinsectisées et désinfectées.

Après l'exécution de ces mesures, le bâtiment est admis à la libre pratique.

La surveillance sanitaire du port a le droit d'adopter des mesures afin d'assurer la surveillance des personnes arrivées sur un bâtiment n'ayant pas eu de cas de typhus ou de fièvre récurrente à bord, mais qui a quitté depuis moins de 14 jours une localité où une épidémie de typhus a été constatée, et depuis moins de 8 jours une localité où une épidémie de fièvre récurrente a été constatée.

CHAPITRE IV

PAIEMENT DES MESURES MEDICO-SANITAIRES

Article 19

1. Les autorités de la surveillance sanitaire du port ne perçoivent aucun droit :

a) des passagers et de l'équipage des bâtiments pour l'aide médicale prêtée par les postes sanitaires portuaires et pour leur entretien pendant leur isolement dans des institutions de cure et institutions sanitaires en cas de présomption d'une maladie quarantenaire ;

b) pour toute visite médicale prévue par les présentes dispositions ainsi que pour toutes analyses complémentaires, bactériologiques ou autres, qui peuvent être nécessaires pour établir l'état de santé de la personne examinée ;

c) pour toute vaccination à l'arrivée et tout certificat s'y rapportant.

2. Le paiement des droits pour le transport des malades sur la rive, la désinfection, la désinsectisation et la dératisation des bâtiments est à la charge de l'armateur du bâtiment. Ces droits doivent être modérés et en aucun cas ne doivent dépasser le coût effectif du service rendu. Ils sont perçus d'après un seul tarif établi par chaque Etat danubien pour son territoire.

3. Lesdits droits seront perçus sans distinction de nationalité, de domicile ou de résidence en ce qui concerne les personnes, ou de nationalité, de pavillon, de registre ou de propriété en ce qui concerne le bâtiment.

CHAPITRE V

MANIERE DE PROCEDER AVEC LES CADAVRES

Article 20

Il est interdit de jeter dans le fleuve les cadavres des personnes décédées à bord.

Les cadavres des personnes décédées d'une maladie quarantenaire ou d'une autre maladie contagieuse doivent être enterrées dans le port le plus proche, conformément aux règles sanitaires de l'Etat respectif.

DECLARATION DE SANTE

(à présenter par les capitaines des bâtiments en provenance de ports situés en dehors du territoire)

Port de Date

Nom du bâtiment venant de allant à

Nationalité Nom du capitaine

Tonnage net

Dératisation ou } Certificat en date du

exemption de la dératisation } délivré à

Nombre de passagers { Cabine

{ Nombre des membres de l'équipage

{ Pont

Liste des escales depuis le début du voyage avec dates de départ :

.....

.....

Questionnaire de santé

Répondre
par Oui ou
Non

1. Y a-t-il eu à bord, en cours de voyage,* un cas (ou une présomption) de peste, de choléra, de fièvre jaune, de variole, de typhus ou de fièvre récurrente? Donner les détails dans le tableau.
2. Y a-t-il eu des cas (ou une présomption) de peste parmi les rats ou les souris, à bord, en cours de voyage,* ou bien la mortalité parmi eux a-t-elle été anormale?
3. Y a-t-il eu un décès à bord, en cours de voyage,* autrement que par accident? Donner des détails dans le tableau.
4. Y a-t-il à bord, ou y a-t-il eu, en cours de voyage,* des cas de maladie que vous soupçonnez être de caractère contagieux? Donner les détails dans le tableau.

* S'il s'est écoulé plus de quatre semaines depuis le début du voyage, il suffira de donner des renseignements pour les quatre dernières semaines.

5. Y a-t-il présentement des malades à bord? Donner les détails dans le tableau.

Remarque : En l'absence d'un médecin, le capitaine doit considérer les symptômes suivants comme devant faire soupçonner l'existence d'une maladie de caractère contagieux : fièvre accompagnée de prostration ou persistant plusieurs jours, ou avec gonflement des glandes ; toute irritation de la peau ou éruption aiguës, avec ou sans fièvre ; toute diarrhée grave avec symptômes d'affaiblissement caractérisé ; jaunisse accompagnée de fièvre.

6. Avez-vous connaissance de toute autre circonstance qui, à bord, pourrait favoriser la contagion ou la propagation d'une maladie?

Je déclare que les renseignements et réponses donnés dans la présente déclaration de santé (y compris le tableau) sont, autant que je sache et sois fondé à croire, exacts et conformes à la vérité.

Signé :

Capitaine

Contresigné

Médecin du bord

Date

TABEAU ANNEXE A LA DECLARATION
Détails de chaque cas de maladie ou de décès survenu à bord

N o m	Classe ou fonction à bord	Age	Sexe	Nationalité	Port d'embarquement	Date d'embarquement	Nature de la maladie	Date du début de la maladie	Résultats de l'examen	Suite donnée**

* Indiquer si le malade est guéri, s'il est encore malade ou s'il est décédé.

** Indiquer si le malade est encore à bord, s'il a été débarqué ou, en cas de décès, s'il a été enterré (donner le nom du port) ou si son corps a été immergé en mer.

CERTIFICAT

sur l'application des mesures sanitaires

au bâtiment arrivé de l'étranger

Sur la base de l'art. des Règles de la surveillance sanitaire
sur le Danube, appliquées en (Etat), les mesures
sanitaires suivantes ont été appliquées au bâtiment

.....
.....
.....
à la suite de quoi le bâtiment est admis à la libre pratique.

Chef de la surveillance sanitaire
du port
.....

Le196.

Port

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LE CHOLERA

Je soussigné(e) certifie que né(e) le
 sexe dont la signature suit
 a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre le choléra à la date indiquée.

Date	Signature et qualité professionnelle du vaccinateur	Cachet d'authentification	
1		1	2
2			
3		3	4
4			

La validité de ce certificat couvre une période de six mois commençant six jours après la première injection du vaccin ou, dans le cas d'une revaccination au cours de cette période de six mois, le jour de cette revaccination.

Le cachet d'authentification doit être conforme au modèle prescrit par l'administration sanitaire du territoire où la vaccination est effectuée.

Toute correction ou rature sur le certificat ou l'omission d'une quelconque des mentions qu'il comporte peut affecter sa validité.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LA VARIOLE

Je soussigné(e) certifie que né(e) le
 sexe dont la signature suit
 a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre la variole à la date indiquée.

Date	Indiquer par "x" s'il s'agit de :	Signature et qualité professionnelle du vaccinateur	Cachet d'authentification	
1a	Primovaccination effectuée		1a	1b
1b	Prise Pas de prise			
2	Revaccination		2	3
3	Revaccination			

La validité de ce certificat couvre une période de trois ans commençant huit jours après la date de la primovaccination effectuée avec succès (prise) ou, dans le cas d'une revaccination, le jour de cette revaccination.

Le cachet d'authentification doit être conforme au modèle prescrit par l'administration sanitaire du territoire où la vaccination est effectuée.

Toute correction ou rature sur le certificat ou l'omission d'une quelconque des mentions qu'il comporte peut affecter sa validité.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE REVACCINATION CONTRE LA FIEVRE JAUNE

Je soussigné(e) certifie que né(e) le
 sexe dont la signature suit
 a été vacciné(e) ou revacciné(e) contre la fièvre jaune à la date indiquée.

Date	Signature et qualité professionnelle du vaccinateur	Origine du vaccin employé et numéro du lot	Cachet officiel du centre de vaccination	
1			1	2
2				
3			3	4
4				

Ce certificat n'est valable que si le vaccin employé a été approuvé par l'Organisation Mondiale de la Santé et si le centre de vaccination a été habilité par l'administration sanitaire du territoire dans lequel ce centre est situé.

La validité de ce certificat couvre une période de six ans commençant dix jours après la date de la vaccination ou, dans le cas d'une revaccination au cours de cette période de six ans, le jour de cette revaccination.

Toute correction ou rature sur le certificat ou l'omission d'une quelconque des mentions qu'il comporte peut affecter sa validité.

**CLASSIFICATION DES MARCHANDISES
POUR LE BULLETIN STATISTIQUE DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

Numéro et nom du groupe	Marchandises entrant dans le groupe
1. <i>Produits alimentaires boissons et tabac</i>	<p>Animaux vivants, viande fraîche, frigorifiée ou congelée, produits et conserves de viande ; lait et crème frais ou conservés, lait en poudre beurre de provenance animale, fromage, autres produits laitiers et oeufs ; divers poissons frais, congelés, salés et fumés, crabes, crustacés et mollusques, produits et con- serves de poisson ; fruits : raisins, pommes, poires, prunes, agrumes autres fruits et baies frais, séchés, déshydratés et conservés : cucurbitacés, noix ; pommes de terre et autres légumes frais, séchés et conservés ; sucre brut, sucre raffiné, mélasses, glucoses, dex- trose et autres sucres, betterave à sucre ; farines et gruaux de diverses sortes et dénominations, sons et autres produits de la minoterie ; confiseries et autres produits à base de sucre, miel naturel ; macaronis, cornflakes, amidon, levure ; café, cacao, chocolat, thé, épices ; margarine, saindoux, huiles végétales en fût ; boissons non alcooliques, jus ; bière, vin, moût, alcools, eau-de-vie, autres bois- sons alcooliques ; tabac brut, tabac manufacturé, produits de tabac ; autres produits alimentaires (à l'exception des alcools et huiles végétales en citernes et du sel comestible).</p>
2. <i>Céréales</i>	<p>Froment, seigle, maïs, orge, avoine, méteil, épeau- tre, millet, sarrasin, pois, lentilles, haricots verts, riz, haricots secs, vesce, gaolia, millet de Chine, arachides ; graines fourragères, déchets de graines issus de leur nettoyage, tourteaux, fourrages combinés ; semences de coton, de tournesol, de ricin, de soya, de lin, d'herbe et d'autres plantes ; autres céréales non moulues n. d. a.</p>

Numéro et nom du groupe	Marchandises entrant dans le groupe
3. <i>Bois et bois ouvré</i>	<p>Bois en grumes, bois de mine, bois de soutènement, blanc à papier, bois pour constructions navales et constructions hydrotechniques, bois précieux, traverses pour voies ferrées, carrelots et autres bois sciés ;</p> <p>toutes sortes de contreplaqués, bois de placage ; bois de fascinage, roseaux ;</p> <p>bois destiné au défibrage ;</p> <p>bois pour chauffage, pour charbon de bois et destiné à des buts techniques, déchets de bois ;</p> <p>liège brut et déchets de liège.</p>
4. <i>Matériaux de construction issus de minéraux</i>	<p>Toutes sortes de ciments, amiante-ciment et fibrociment, chaux servant à la construction ;</p> <p>toutes sortes de sables, graviers, scories, pierres concassées, servant à la construction, pierres brutes et ouvrées, cailloux, pierre ponce, argiles, albâtre, tufs, craies, plâtre, pierres conchyliennes, pierres calcaires, macadam, larmacadam, briques, tuiles ;</p> <p>éléments en béton ou en ciment pour la construction ;</p> <p>soufre et autres minéraux autres que minerais (excepté la houille, le pétrole et les engrais minéraux).</p>
5. <i>Minerais et déchets de métaux</i>	<p>Minerais de fer, de cuivre, de manganèse et autres minerais de métaux, agglomérés et concentrés; pyrites grillés, bauxites, scories pour refonte, poussier de gueulard, spath fluor, clinkers de métaux non-ferreux ;</p> <p>déchets de fonte, de fer, d'acier et de métaux non-ferreux, en morceaux et en paquets, limaille, battitures de laminage et de forge, scories de soudage, laitier, résidus de bimétal à base de fer, débris, bouts et morceaux de métaux et d'ouvrages en métaux, vieilles pièces d'ouvrages en métaux et de machines et autres déchets de métaux ferreux et non-ferreux et d'alliages.</p>
6. <i>Charbon, coke, briquettes</i>	<p>Houilles de qualité, houilles crues et anthracites, houilles épurées, agglomérés de houille, houille brune, lignite, coke et semi-coke, coke poussier, coke grésillon, charbon de bois, schistes, tourbe.</p>
7. <i>Métaux et métaux ouvrés</i>	<p>Toutes sortes de fonte, d'acier, ébauches, laminages ordinaires et de qualité, blooms, billettes, autres semi-produits sidérurgiques, fer et acier carrés, ronds, en bandes, en barres et profilés, fil de fer, toutes sortes de tuyaux en métal, toutes sortes de rails, roues monoblocs, bandages, éclisses et selles en acier pour voies ferrées, toutes sortes de fer, fer en lingots et fer-blanc.</p>

- Métaux non-ferreux, rares et précieux : cuivre, zinc, plomb, étain, nickel, aluminium, duraluminium, alumine, pâte anodique, cadmium, wolfram, vanadium, bismuth, antimoine, or, argent, platine brute, etc ; alliages de métaux non-ferreux : alliages de laiton, de bronze, de magnésium et autres. Electrodes, blocs d'électrodes, pâte pour électrodes, ouvrages de métaux non-ferreux laminés et étirés, produits de fonderie.
8. *Articles manufacturés en métaux, machines et matériels de transport*
- Articles manufacturés en fer, en acier, en fonte, en métaux non-ferreux et leurs alliages (excepté les articles de consommation courante). Toutes sortes de machines, d'armatures en métaux ferreux et non-ferreux, carcasses métalliques ; grues, moteurs, stations de radiodiffusion, excavateurs ; Matériel de transport (bâtiments fluviaux et maritimes, glisseurs, semi-glisseurs, vedettes, canots à moteur, wagons, locomotives, trolleybus, automobiles, autobus, motocycles et autres) ; essieux pour wagons et locomotives ; pièces profilées en métal ferreux, traverses, aiguillages, aiguilles, pièces détachées pour réparation du matériel roulant ; câbles, articles estampés, forgés, clous, vis, vis à bois de toutes sortes, boulons, écrous, crampons, etc. Matériel électrique, de précision, appareils et instruments (excepté les articles de consommation courante). Machines agricoles de toutes sortes et leurs pièces détachées.
9. *Matières chimiques*
- Produits de l'industrie chimique de base : acides, alcalis, sels à base de métal ; produits de l'industrie du benzol à base de coke et de l'industrie chimique à base de bois ; caoutchouc ; teintures, matières colorantes et tannantes, toutes sortes de noir de fumée ; engrais, chlorure de chaux ; goudron de houille, matières plastiques brutes, produits médicaux, explosifs et autres produits chimiques.
10. *Marchandises liquides en citerne*
- Pétrole brut ou semi-raffiné, mazout, carburant pour moteurs, mélanges de pétrole, semi-goudron, brai de pétrole liquide, gas-oil, huile solaire ; huiles lubrifiantes, Diesel oil ; toutes sortes d'essences, gazolène, ligroïne kérosène ; alcools, huiles végétales et autres marchandises liquides en citerne.

11. *Autres marchandises*

Toutes marchandises non dénommées ailleurs, dont :

ouvrages en caoutchouc et en asbeste, caoutchouc pour automobiles ;

peaux et cuirs bruts, pelleteries, laine ;

coton, ouate de coton, lin, chanvre, cordes, ficelles et autres articles en lin ou en chanvre, duvet et plumes ;

mercerie (y compris les articles de maroquinerie), instruments de musique, jouets, articles de voyage, articles en fourrure ;

divers tissus, y compris tissus pour l'industrie, tissus spéciaux et jerseys, simili-cuir, toile cirée, bâches ;

fibres artificielles, fourrures artificielles, passementerie, pièces textiles, linge de lit et de table, sacs neufs et fils ;

toutes sortes de chaussures, de vêtements, couvre-chefs, bonneterie ;

allumettes, savons, articles de parfumerie ;

meubles divers ;

ustensiles de ménage en métal, machines à coudre, appareils de TSF, appareils de télévision, phonographes, horlogerie, appareils photographiques, accessoires pour la photographie ;

vaisselle en porcelaine, en faïence, en verre, miroirs ;

containers et autres emballages vides ;

plantes vivantes ;

papiers divers, cartons, cahiers, articles de papeterie, etc. ;

toutes sortes de chiffons et de déchets ;

marchandises transportées comme bagages.

**QUESTIONNAIRE
POUR LE RASSEMBLEMENT DES DONNÉES STATISTIQUES SUR
LE TRAFIC-MARCHANDISES SUR LE DANUBE**

DONNÉES

annuelles sur les marchandises sorties, entrées et transportées
en cabotage et en transit sur le Danube

Pays
Année

(en milliers de tonnes)

	Quantité de marchandises transportées				
	Total	par trimestre			
		I	II	III	IV
"	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Marchandises sorties du pays sur bâtiments fluviaux par voie du Danube (à l'exclusion des marchandises ayant transité de bout en bout)					
Marchandises entrées dans le pays sur bâtiments fluviaux par voie du Danube (à l'exclusion des marchandises ayant transité de bout en bout).....					
Marchandises transportées en cabotage sur le Danube (à l'exclusion des marchandises ayant transité de bout en bout).....					
I. TOTAL des marchandises transportées sur bâtiments fluviaux					
Marchandises expédiées des ports danubiens du pays à bord de bâtiments maritimes à destination de pays non-danubiens.....					
Marchandises arrivées dans les ports danubiens du pays à bord de bâtiments maritimes en provenance de pays non-danubiens.....					
II. TOTAL des marchandises transportées sur bâtiments maritimes					
Marchandises transportées sur le Danube en transit de bout en bout (sur bâtiments maritimes et fluviaux).....					
a) vers l'amont					
b) „ l'aval					
III. TOTAL des marchandises transportées en transit de bout en bout.....					
TOTAL DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE DANUBE AU COURS DE L'ANNÉE (I+II+III).....					

DONNÉES

annuelles sur les marchandises transportées et sur les tonnes-kilomètres effectuées par les bâtiments nationaux du pays sur le Danube

Pays

Année

(a)	Quantité de marchandises transportées	Nombre de tonnes-km effectuées
	(milliers de t)	(millions de t-km)
	(1)	(2)
Total annuel de marchandises transportées sur le Danube sur les bâtiments nationaux du pays.....		
dont :		
1. Marchandises sorties du pays par voie du Danube.....		
2. Marchandises entrées dans le pays par voie du Danube.....		
3. Marchandises transportées entre ports étrangers sur le Danube.....		
4. Marchandises transportées en cabotage sur le Danube.....		

Remarques:

1. Les pays pratiquant le transport de marchandises par la voie Danube-affluent du Danube ou par la voie Danube-mer, doivent inclure dans les données générales seulement les données qui ont trait à la partie du transport effectué par le Danube.

2. Il convient de relever également les transports de marchandises entre des ports situés sur les affluents du Danube, acheminés dans une mesure quelconque directement par voie du Danube.

3. Les marchandises de commerce extérieur transportées en transit et devant être transbordées dans les ports du pays seront relevées comme marchandises sorties du pays, respectivement entrées dans le pays.

DONNÉES

sur le trafic international de marchandises transportées sur le Danube,
indiquées par pays de provenance et de destination

Pays

Année

(en milliers de tonnes)

	Pays de provenance et de destination	Total de marchan- dises sorties	Total de marchan- dises entrées
	(a)	(1)	(2)
1.	Union Soviétique.....		
2.	Roumanie		
3.	Bulgarie		
4.	Yougoslavie		
5.	Hongrie.....		
6.	Tchécoslovaquie		
7.	Autriche		
8.	R. F. A.....		
9.	Pays non danubiens		
	TOTAUX		

D O N N É E S

sur les mouvements de marchandises entre les principaux ports danubiens

Pays
Année

(en milliers de tonnes)

Marchandises expédiées du port					Port de provenance et de destination (principaux ports danubiens)	Marchandises arrivées dans le port				
(ports du pays)						(ports du pays)				
(5)	(4)	(3)	(2)	(1)		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
					1. Kilia					
					2. Ismaïl					
					3. Réni					
					4. Galați					
					5. Brăila					
					6. Giurgiu					
					7. Roussé					
					8. Svistov					
					9. Lom					
					10. Orșova					
					11. Belgrade					
					12. Novi Sad					
					13. Vukovar					
					14. Dunaujváros					
					15. Budapest					
					16. Almásfüzitő-Szőny					
					17. Komárno					
					18. Bratislava					
					19. Vienne					
					20. Linz					
					21. Passau					
					22. Regensburg					
					23.					
					24.					
					25.					
					TOTAUX					

DONNÉES

sur le trafic-marchandises annuel de tous les ports danubiens du
pays (d'après la nomenclature des marchandises)

Pays
Année

(en milliers de tonnes)

Groupes de marchandises	Trafic-marchandises total des ports danubiens du pays						Total (1+4)
	Chargements			Déchargements			
	Total	dont		Total	dont		
		exporta- tion	cabotage		importa- tion	cabotage	
(a)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1. Produits alimentaires, boissons et tabac.....							
2. Céréales							
3. Bois et bois ouvré.....							
4. Matériaux de construc- tion issus de minéraux							
5. Minerais et déchets de métaux							
6. Charbon, coke, briquettes							
7. Métaux et métaux ouvrés							
8. Articles manufacturés en métaux, machines et matériels de transport							
9. Matières chimiques.....							
10. Marchandises liquides en citerne							
11. Autres marchandises							
.....							
.....							
.....							
TOTAUX							

DONNÉES

sur le trafic-marchandises du port
 (pour les principaux ports danubiens)

Pays

Année

(en milliers de tonnes)

Groupes de marchandises (a)	Chargements			Déchargements			Trafic- marchan- dises total du port (1+4) (7)
	Total	dont		Total	dont		
		expor- tation	cabotage		impor- tation	cabotage	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
1. Produits alimentaires, boisson et tabac							
2. Céréales							
3. Bois et bois ouvré							
4. Matériaux de construc- tion issus de minéraux							
5. Minerais et déchets de métaux							
6. Charbon, coke, briquettes							
7. Métaux et métaux ouvrés							
8. Articles manufacturés en métaux, machines et matériel de transport							
9. Matières chimiques							
10. Marchandises liquides en citerne							
11. Autres marchandises....							
TOTAUX							

DONNÉES

annuelles sur les bâtiments ayant traversé le canal de Sulina

Administration Fluviale du
Bas-Danube

Année

No d'ordre	Appartenance des bâtiments par pays	Entrées dans le Danube par le canal de Sulina			Sorties en mer par le canal de Sulina		
		Nombre de bâti- ments	Tonnage en N. R. T.	Quantité de mar- chandises en t	Nombre de bâti- ments	Tonnage en N. R. T.	Quantité de mar- chandises en t
	(a)	1	2	3	4	5	6
1.	Union Soviétique						
2.	Roumanie						
3.	Bulgarie						
4.	Yougoslavie						
5.	Hongrie						
6.	Tchécoslovaquie						
7.	Autriche						
8.	R. F. A.						
9.	.....					
10.	.....					
11.	.....					
12.	.....					
13.	.....					
14.	.....					
15.	.....					
16.	.....					
17.	.....					
18.	.....					
19.	.....					
20.	.....					
21.	.....					
	TOTAUX						

D O N N É E S

annuelles sur les bâtiments ayant traversé le secteur des Portes de Fer

Administration Fluviale des
Portes de Fer
Année

No d'ordre	Appartenance des bâtiments par pays	Bâtiments montants ayant traversé le secteur des Portes de Fer				Bâtiments avalants ayant traversé le secteur des Portes de Fer				Total	
		Nombre de bâtiments	Déplacement en tonnes	Portée en lourd en tonnes	Quantité de marchandises en tonnes	Nombre de bâtiments	Déplacement en tonnes	Portée en lourd en tonnes	Quantité de marchandises en tonnes		
	(a)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Union Soviétique										
2.	Roumanie										
3.	Bulgarie										
4.	Yougoslavie										
5.	Hongrie.										
6.	Tchécoslovaquie										
7.	Autriche										
8.	R. F. A.										
9.	Autres pays										
	TOTAUX										

DONNÉES

sur la flotte danubienne d'après la situation au

Pays
Année

	Bâtiments exploités		
	Nombre d'unités	Portée en lourd totale (en tonnes)	Puissance totale (en C. V.)
(n)	(1)	(2)	(3)
1. Remorqueurs			
2. Automoteurs			
3. Chalands non-automoteurs			
TOTAUX			

TERMINOLOGIE ET DEFINITIONS
A EMPLOYER DANS LE QUESTIONNAIRE POUR LE RASSEMBLEMENT
DES DONNÉES STATISTIQUES SUR LE TRAFIC-MARCHANDISES SUR
LE DANUBE

I. MOYENS DE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

1. *Bâtiment*: moyen de transport par voies navigables intérieures, conçu pour le transport de marchandises ou de passagers au moyen de traction, de poussage, ou pourvu d'un moyen de propulsion propre.

2. *Remorqueur*: bâtiment pourvu d'un moyen de propulsion propre d'une puissance d'au moins 50 CVE et conçu exclusivement pour le remorquage par traction de bâtiments à marchandises non-automoteurs, de radeaux ou d'autres unités flottantes, mais non pour le transport de marchandises.

3. *Remorqueur-pousseur*: bâtiment pourvu d'un moyen de propulsion propre d'une puissance d'au moins 50 CVE et conçu pour le remorquage par poussage ou par traction de bâtiments à marchandises non-automoteurs, de radeaux et d'autres unités flottantes, mais non pour le transport de marchandises.

4. *Pousseur*: bâtiment pourvu d'un moyen de propulsion propre d'une puissance d'au moins 250 CVE et conçu exclusivement pour le poussage.

5. *Automoteur pour marchandises solides*: bâtiment d'une portée en lourd d'au moins 20 t, affecté au transport en cale ou en pontée de marchandises solides, pourvu d'un moyen de propulsion propre développant une puissance d'au moins 50 CVE.

6. *Automoteur-citerne*: bâtiment d'une portée en lourd d'au moins 20 t conçu pour le transport de marchandises en vrac et pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre développant une puissance d'au moins 50 CVE.

7. *Chaland ou péniche*: bâtiment d'une portée en lourd d'au moins 20 t conçu pour le transport en cale ou en pontée de marchandises solides, non pourvu de moyen de propulsion propre.

8. *Chaland-citerne ou barge-citerne*: bâtiment d'une portée en lourd d'au moins 20 t, conçu pour le transport en vrac (en citernes) de marchandises liquides.

9. *Puissance du bâtiment en CVE*: puissance mécanique maxima développée par la force motrice de propulsion du bâtiment (puissance développée à l'hélice ou aux roues), exprimée en CVE.

10. *Port en lourd en tonnes*: poids maximum de marchandises, exprimé en tonnes métriques, qu'un bateau affecté au transport par voies navigables intérieures peut transporter en vertu de ses documents de bord.

II. TRANSPORTS

11. *Marchandises transportées*: les marchandises transportées qu'il convient de faire figurer dans les statistiques sont toutes les marchandises transportées sur le Danube (par bâtiment, radeau ou au moyen de remorquage) accompagnées des documents de transport réglementaires et ne faisant pas partie du grément du bâtiment.

En outre, il convient de relever également la terre, le sable, les pierres, le gravier, etc., extraits du lit et transportés sur le fleuve accompagnés des documents de transport réglementaires s'ils seront utilisés ou vendus en tant que matériaux de construction.

Il ne sera pas tenu compte dans le relevé statistique :

a) des marchandises post-expédiées, s'il en a déjà été tenu compte dans le lot de marchandises dont elles devaient faire partie ;

b) des transports effectués dans le port, d'un quai à l'autre, de la rive au bâtiment et vice-versa ;

c) des transports par bacs ;

d) des transports de service ne nécessitant pas l'établissement de documents de transports ;

e) des marchandises transbordées à la suite d'une avarie, si elles ont déjà été relevées.

12. *Poids des marchandises*: la quantité de marchandises, exprimée en tonnes métriques, à considérer est le poids brut des marchandises, y compris le poids de l'équipement (caisses, containers, palettes, etc.) qui les contient.

13. *Distance*: la distance parcourue par les marchandises qu'il convient de relever est la distance effectivement parcourue par le bâtiment, déterminée selon l'Indicateur kilométrique de la Commission du Danube.

14. *Tonne-kilomètre nette*: unité de mesure de transport des marchandises correspondant au transport d'une tonne métrique sur une distance d'un kilomètre.

15. *Distance moyenne de transport*: la distance parcourue par une marchandise, exprimée en km, est déterminée en divisant la somme des tonnes-kilomètres réalisées au cours d'une période déterminée par la quantité des marchandises transportées au cours de la même période.

16. *Marchandises sorties du pays par voie du Danube*: toutes marchandises, indépendamment de leurs lieux de provenance et de destination

finale, chargées sur des bateaux fluviaux ou maritimes dans le port d'un pays et envoyées par voie du Danube dans un autre pays (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout).

17. *Marchandises entrées dans le pays par voie du Danube*: toutes marchandises indépendamment de leurs lieux de provenance et de destination finale, entrées dans le pays donné par voie du Danube, sur des bâtiments fluviaux ou maritimes, et déchargées dans ses ports (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout).

18. *Transports entre ports étrangers (TPE)*: transports de marchandises sur le Danube réalisés par les bâtiments nationaux d'un pays entre les ports d'un ou de plusieurs autres pays (pays étrangers).

19. *Cabotage*: transports de marchandises entre les ports d'un même pays, y compris les transports effectués sur le Danube en empruntant également en partie ses affluents ou la mer, ainsi que ceux qui ont été effectués entre des ports situés sur les affluents du Danube en passant en partie sur le Danube.

20. *Transit (de bout en bout)*: les marchandises à considérer en transit sont toutes les marchandises qui sont entrées dans un pays par un point du Danube et sont sorties du pays par un autre point du Danube, sans chargement ou déchargement dans les ports de ce pays.

Les marchandises de commerce extérieur entrées dans le pays par d'autres moyens de transport pour être acheminées par le Danube, ou entrées dans le pays par voie du Danube pour être acheminées par d'autres moyens de transport, figureront comme marchandises sorties du pays, respectivement entrées dans le pays en question.

21. *La quantité totale de marchandises transportées sur le Danube par un pays donné* se compose des marchandises sorties par voie du Danube, des marchandises entrées par le Danube, des marchandises transportées en cabotage sur le Danube et des marchandises ayant transité de bout en bout sur le Danube.

22. *La quantité totale des marchandises transportées sur tout le parcours du Danube* se compose des marchandises sorties des pays danubiens par voie du Danube, des marchandises arrivées des pays non danubiens par voie du Danube et des marchandises transportées sur le Danube en cabotage.

III. PORTS

23. *Port*: point où la marchandise est chargée de la rive sur le bâtiment, ou déchargée d'un bâtiment sur la rive, ou transbordée d'un bâtiment sur un autre bâtiment.

Le terme « port » dans le sens employé ici se rapporte à tout lieu de chargement et de déchargement même s'il n'est pas pourvu de quais ou d'autres installations à cet usage.

24. *Marchandises chargées*: marchandises chargées sur un bâtiment pour le transport.

Si, par suite de l'interruption du cours du bâtiment à cause d'une avarie ou pour une autre raison analogue les marchandises sont transbordées, cette opération n'est pas considérée comme chargement.

25. *Marchandises déchargées*: marchandises déchargées après le transport par voie navigable intérieure.

Si, par suite de l'interruption du cours du bâtiment à cause d'une avarie ou pour une autre raison analogue, les marchandises sont transbordées, cette opération n'est pas considérée comme déchargement.

26. *Trafic-marchandises d'un port*: somme des marchandises chargées sur des bâtiments et déchargées des bâtiments dans un port donné au cours d'une période donnée.

27. *Trafic total des ports danubiens d'un pays*: somme du trafic-marchandises de tous les ports danubiens d'un pays au cours d'une période donnée.

COMMISSION DU DANUBE
Vingtième session

CD/SES 20/41

BUDGET DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1962
en forints

RECETTES

DEPENSES

1. Versements des Etats danubiens 590.000 × 7	4.130.000	1. Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel de la Commission du Danube	2.484.000
2. Autres recettes.....	41.000	2. Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel et charges sociales..	441.000
3. Solde prévu	435.868	3. Frais d'administration	680.000
		4. Missions et déplacements	176.000
		5. Publications de la Commission	515.000
		6. Déroulement et service des sessions	68.868
		7. Acquisition de livres	15.000
		8. Acquisition d'objets d'inventaire	90.000
		9. Acquisition de vêtements de travail	5.000
		10. Service médical	98.000
		11. Frais de représentation	14.000
		12. Fonds culturel.....	20.000
		Total	4.606.868

**ESTIMATION DES DEPENSES
DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1962**

Les dépenses de la Commission du Danube, dont l'estimation a été faite sur la base du projet du budget de la Commission du Danube pour 1962, s'élèvent à 4,606.868 forints.

Par articles, ces dépenses se présentent comme suit :

en forints

<i>Article I</i> — Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel.....	2,484.000
1. Appointements de base pour 27 fonctionnaires	1,924.000
2. Primes linguistiques	135.000
3. Primes pour ancienneté de service.....	185.000
4. Allocations pour enfants	240.000
<i>Article II</i> — Appointements des employés non-inscrits au tableau du personnel et charges sociales	441.000
1. Appointements de base pour 14 employés	396.000
2. Charges sociales.....	45.000
Versement de l'assurance sociale sur les appointements du personnel non-inscrit au tableau (12%, conformément à la législation locale)	
<i>Article III</i> — Frais d'administration.....	680.000
1. Fournitures de bureau.....	11.000
2. Imprimés	6.000
3. Poste et téléphone	68.000
4. Loyer des immeubles	365.000
5. Chauffage	96.000
6. Electricité et gaz	28.000
7. Entretien des immeubles	10.000
8. Réparation des immeubles	15.000
9. Réparation des objets d'inventaire.....	10.000
10. Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	6.000
11. Entretien et réparation des automobiles..	60.000
12. Assurances des biens	5.000

III/1 — Fournitures de bureau ... (papier, fournitures de bureau, fournitures pour dessin technique)	11.000
III/2 — Imprimés (fiches de comptabilité, journal de caisse, formulaires pour la caisse, divers formulaires, cartes de Nou- vel An, cartes de visite)	6.000
III/3 — Frais de poste et téléphone (abonnements du tableau com- mutateur à appels directs, du téléphone du directeur, commu- nications suburbaines, interurbai- nes et télégrammes téléphoniques, frais de poste, réparation des télé- phones, annuaires)	68.000
III/4 — Loyers (loyer de l'immeuble où siège la CD, du logement du directeur, compensation de 75% sur les loyers des logements des fonctionnaires de la CD, frais d'hôtel de 2 nou- veaux fonctionnaires)	365.000
III/5 — Chauffage..... (930 q de coke, 80 q de bois, trans- port du combustible, frais des services rendus par le BSCD (10%), transport des scories, salaire du chauffeur de chaudière (logement du directeur)	96.000
III/6 — Eclairage et gaz..... (éclairage de l'immeuble où siège la Commission du Danube et du logement du directeur)	28.000
III/7 — Entretien des immeubles (produits et instruments pour le nettoyage et l'entretien des im- meubles)	10.000
III/8 — Réparation des immeubles (réparation du réseau électrique, des conduites d'eau et de gaz, des fenêtres, des portes, etc.)	15.000
III/9 — Réparation des objets d'in- ventaire (réparation des meubles dans les logements et au siège de la Com- mission du Danube)	10.000

III/10 — Acquisition d'objets de petite valeur	6.000	
(divers vis, clés, clous, bitume, plâtre, ciment, scies, serrures, am- poules électriques, interrupteurs, peintures, verrous automatiques, robinets, etc.)		
III/11 — Entretien et réparation des automobiles	60.000	
(essence et lubrifiants pour 5 auto- mobiles, garage, service pour 5 automobiles)		
III/12 — Assurance des biens	5.000	
(assurance des automobiles et de l'immeuble où siège la Commis- sion du Danube)		
<i>Article IV</i> — Missions et déplacements.....		176.000
Missions	80.000	
IV/1 — Frais de voyage	35.000	
IV/2 — Allocations journalières...	35.000	
IV/3 — Frais de logement	10.000	
Déplacements de 2 fonctionnaires	61.000	
IV/4 — Paiement de subsides et de congé	50.000	
IV/5 — Frais de voyage	10.000	
IV/6 — Allocations journalières...	1.000	
IV/7 — Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	35.000	
<i>Article V</i> — Edition des publications de la Commission du Danube		515.000
(Procès-verbaux de la XX ^e session de la Commission du Danube, Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube, Routier du Danube — Aperçu général, Recommandations relatives à l'établissement des gaba- rits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour une période de 10 ans, Annuaire hydrométéorologique pour 1961.)		

<i>Article VI</i> — Service et déroulement des sessions.....	68.868
(réception donnée au cours de la session, déjeuners et autres frais liés au service et au déroulement de la session et des réunions des experts (traduction, personnel de service supplémentaire)	
<i>Article VII</i> — Achat de livres et de publications périodiques (ouvrages et publications techniques)	15.000
<i>Article VIII</i> — Achat d'objets d'inventaire et de moyens de transport	90.000
(meublier pour logements, machines à écrire, etc.)	
<i>Article IX</i> — Achat de vêtements de travail.....	5.000
(costumes, chaussures, blouses de travail pour le personnel de service)	
<i>Article X</i> — Service médical.....	98.000
X/1 — Versement pour les soins médicaux (mensuellement 50 forints par fonctionnaire)	18.000
X/2 — Subsidés pour traitement médical et paiement de places dans des sanatoriums lors du départ des fonctionnaires en congé	80.000
<i>Article XI</i> — Frais de représentation	14.000
(frais de représentation, primes et imprévus)	
<i>Article XII</i> — Fonds culturel.....	20.000
(cours de langues, excursions et autres activités culturelles)	

**DISPOSITIONS FONDAMENTALES RELATIVES A LA NAVIGATION
SUR LE DANUBE**

Article 12

§ I — En navigation internationale sur le Danube, tout bâtiment, à l'exclusion des bâtiments maritimes et des menues embarcations (petits bâtiments), doit être muni des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Certificat de jaugeage.
3. Journal de bord pour les remorqueurs et les automoteurs.
4. Rôle d'équipage (liste du personnel de l'équipage, avec présentation des diplômes ou des certificats donnant au conducteur le droit de conduire le bâtiment et au mécanicien le droit de régler les mécanismes).
5. Documents exigés en vertu de conventions internationales et concernant la navigation, dont le Certificat de TSF et le Journal radiotélégraphique sur les bâtiments ayant à bord un poste de TSF, etc.

§ II — En navigation internationale, les bâtiments de la catégorie des menues embarcations (petits bâtiments) (voir § 5 de l'Annexe) doivent être munis des documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Rôle d'équipage.

Remarque: Pour les canots et barques de sport, le permis de navigation délivré par les organes nationaux suffit.

§ III — En dehors des documents susmentionnés, obligatoires en navigation internationale, les organismes compétents des pays peuvent prescrire pour leurs bâtiments des documents supplémentaires.

**REGLES DE LA SURVEILLANCE FLUVIALE
SUR LE DANUBE**

Article 5

Les bâtiments affectés à la surveillance fluviale sont tenus d'avoir à l'avant, sur les deux bords, un signe distinctif et uniforme conformément à la description (Annexe).

Les bâtiments de la surveillance fluviale arborent leur pavillon national et une flamme de couleur blanche, au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné.

De nuit, les bâtiments de la surveillance fluviale portent également au cours de l'exercice de leurs fonctions, un feu bleu scintillant, visible de tous les points de l'horizon.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales chargée de l'examen des questions statistiques

La réunion des experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales chargée de l'examen des questions statistiques, convoquée en vertu du point 32 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961 approuvé par la XIX^e session, a tenu ses réunions du 12 au 16 juin 1961 à Budapest.

Aux travaux de la réunion ont participé des 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 de la République Fédérale d'Allemagne.

M. Jansen, fonctionnaire du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, a participé à l'examen du point 1 de l'ordre du jour.

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Rusu, Fekete, Paunović, Sadovnikov, Kocsis et Jović ont également pris part aux travaux de la réunion.

Sur proposition de M. Pálos, expert de la République Populaire Hongroise, M. Leontiev, expert de la République Populaire Roumaine, a été élu président de la réunion.

La réunion a adopté l'ordre du jour proposé par l'appareil de la Commission (Annexe).

La réunion a examiné les questions suivantes :

I. Projet de Classification sommaire des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube :

La réunion ayant examiné le projet de Classification sommaire des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube, élaboré par l'appareil de la Commission, a estimé que ledit projet pourrait être adopté avec les amendements suivants :

— Rédiger le titre du document comme suit :

« Classification des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube. »

- Réduire de 15 à 11 le nombre des groupes de marchandises.
 - Conserver seulement les groupes principaux de la Classification et en biffer les sous-groupes.
 - Adopter le premier groupe conformément au projet en ajoutant à la liste des marchandises : « huiles végétales » et « à l'exception du sel comestible et des huiles végétales en citerne ».
 - Biffer dans le titre du groupe 2 les mots « non moulues ».
 - Exclure les groupes 3 et 5 et introduire les marchandises qui y figurent dans le groupe « Autres marchandises ».
 - Réunir les groupes 6 et 7 en un seul groupe intitulé « Matériaux de construction issus de minéraux ». Ajouter à la liste des marchandises de ce groupe : « briques et tuiles ».
 - Réunir les groupes 8 et 9 en un seul groupe intitulé « Minerais et déchets de métaux ».
 - Remplacer dans le titre du groupe 10 le mot « houille » par « charbon ».
 - Remplacer dans la liste des marchandises du groupe 13 le mot « sels » par le terme « sels à base de métal ».
 - Modifier le titre du groupe 15 comme suit : « Autres marchandises ».
- Compléter la liste de ce groupe par les marchandises figurant dans les groupes supprimés.

La réunion a prié l'appareil de la Commission de rédiger, compte tenu des modifications indiquées, le projet de Classification définitif en vue de sa présentation pour adoption par la XX^e session de la Commission du Danube.

II. Projet de nouveau Questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube :

La réunion a examiné le projet de Questionnaire élaboré par l'appareil de la Commission et y a apporté les amendements suivants :

Formulaire St-1

- Modifier le titre du formulaire comme suit : « Données annuelles sur les marchandises sorties, entrées et transportées en cabotage sur le Danube ».
- Biffer l'alinéa concernant les données sur les marchandises transitant le Danube.
- Dans les colonnes sur les marchandises expédiées à destination de pays non danubiens ou arrivées de ces pays à bord de bâtiments maritimes, les données seront indiquées globalement seulement, sans répartition par pays de destination et de provenance.
- Biffer la colonne « dont sur bâtiment étranger » et ajouter une nouvelle colonne « dont par trimestre ». Remplacer les mots « Total des marchandises transportées par voie navigable » par les termes « Total des marchandises transportées sur bâtiments fluviaux ».
- Biffer la remarque à la page 2 du Formulaire.

Formulaire St—2

— Biffer les colonnes sur la quantité de tonnes transportées et de tonnes-kilomètres réalisées par les navires empruntant le Danube, ainsi que la colonne « Distance moyenne des transports ».

— Les données sur le cabotage (point 4) seront présentées globalement, sans répartition en sous-points *a*), *b*), *c*) et *d*).

— Adopter la variante I de la remarque au Formulaire.

Formulaire St—3

« Données relatives à la quantité annuelle de marchandises expédiées et arrivées par le Danube » (selon la nomenclature). Ce formulaire est à exclure.

Formulaire St—4

Exclure, tant en ce qui concerne la quantité de marchandises sorties que la quantité de marchandises entrées, les colonnes « dont sur bâtiments nationaux » et « sur bâtiments étrangers ».

Les données sur les marchandises sorties et entrées de pays non danubiens seront présentées globalement, sans répartition en sous-points.

Formulaire St—5

« Trafic-marchandises total annuel des ports danubiens du pays »
Ce formulaire sera exclu.

Formulaire St—6

Apporter les modifications suivantes dans la liste des principaux ports danubiens : exclure les ports Sulina, Vidin, Turnu Severin et Mohács et inclure les ports Orşova, Almásfüzitő—Szóny.

Biffer la remarque au Formulaire St—6.

III. Projet de définition des termes statistiques employés dans le Questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube :

Au cours de la discussion du projet, la réunion y a apporté les modifications suivantes :

— Modifier le titre de la Partie I comme suit : exclure le mot « Flotte » pour le remplacer par les termes « Moyens de transport par voie navigable intérieure ».

— Définir le terme « Bâtiment » comme suit :

« Le bâtiment est un moyen de transport par voie navigable intérieure, conçu pour le transport de marchandises ou de passagers au moyen de traction, de poussage ou possédant ses propres moyens de propulsion. »

— Ajouter au terme « Automoteur » les mots « pour le transport de marchandises solides » et en libeller la définition comme suit : « Bâtiment d'une portée en lourd d'au moins 20 tonnes, affecté au transport de marchandises solides . . . » et ensuite comme dans le texte.

— Remplacer le terme « Bateau-citerne » par « Automoteur-citerne ». Dans la définition de ce terme, ajouter après le mot « Bâtiment » les termes « d'une portée en lourd d'au moins 20 tonnes ».

— Remplacer le terme « Puissance du bâtiment en CV » par « Puissance du bâtiment en CVE ». Dans la définition de ce terme, remplacer les mots « développée à l'arbre » par « développée à l'hélice ou par les roues ».

— Libeller la définition du terme « Port en lourd en tonnes » comme suit :

« Poids maximum de marchandises exprimé en tonnes métriques qu'un bateau affecté au transport par voie navigable intérieure peut transporter en vertu de ses documents de bord ».

— Biffer dans la définition du terme « Marchandises transportées » les mots « sur un parcours d'au moins 10 km ». Ajouter à l'alinéa 2 de cette définition, après les mots « en tant que matériaux de construction », les termes « et accompagnés des documents de transport réglementaires ».

— La définition du terme « Poids des marchandises » commencera par les mots « La quantité de marchandises, exprimée en tonnes métriques à considérer est . . . » et ensuite comme dans le texte.

— Dans la définition du terme « Distance », ajouter à la fin de la phrase les mots « déterminée selon l'Indicateur kilométrique de la Commission du Danube ».

— Libeller la définition du terme « Distance moyenne de transport » comme suit : « Distance, exprimée en kilomètres, parcourue par une marchandise . . . » et ensuite comme dans le texte.

— Remplacer le terme « Marchandise exportée » par « Marchandise sortie du pays par voie du Danube ». La définition de ce terme sera rédigée comme suit : « Toute marchandise, indépendamment de son lieu de provenance et de destination finale, chargée dans le port d'un pays sur un bâtiment fluvial ou maritime et envoyée dans un autre pays par voie du Danube (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout). »

Le terme « Marchandise importée » sera remplacé par « Marchandise entrée dans le pays par voie du Danube ». La définition de ce terme sera modifiée compte tenu de l'alinéa précédent, et des modifications analogues seront également apportées dans le texte des Définitions et dans les Formulaires partout où ont été employés les termes « exportée » et « importée ».

— Dans la définition du terme « Transport entre ports étrangers » remplacer les mots « Marchandise transportée » par « Transport de marchandises effectué sur le Danube . . . » puis comme dans le texte, et ajouter à la fin de la phrase, après « autres pays étrangers » : « (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) ».

— Biffer le terme « Transports mixtes » et faire figurer cette notion dans le terme « Cabotage ».

— Biffer dans la définition du terme « Port » les mots « faisant partie d'un mode de transport sur un bâtiment faisant partie d'un autre mode de transport » et les remplacer par les mots « sur un autre bâtiment ».

— Remplacer dans la définition du terme « Marchandise chargée » le mot « placée » par « chargée », et biffer le mot « intérieure ».

— Rédiger la définition du terme « Trafic-marchandises d'un port » comme suit : « Somme des marchandises chargées sur bâtiments et déchargées des bâtiments dans un port donné au cours d'une période donnée ».

Dans la définition du terme « Trafic total des ports danubiens d'un pays » biffer le mot « annuel » et ajouter à la fin de la phrase : « au cours d'une période déterminée ».

Dans le texte français, écrire « Remorqueur-pousseur » au lieu de « Pousseur ».

Charger l'appareil de la Commission d'établir une définition pour le terme « Pousseur ».

La réunion a prié l'appareil de la Commission de définir la notion « flotte danubienne » à inclure dans la Définition des termes.

IV. Echange de vues sur l'opportunité d'élargir le Bulletin statistique de la Commission du Danube :

A la suite de la discussion de ce problème, la réunion a estimé qu'il serait opportun de compléter à l'avenir le Bulletin statistique de la Commission du Danube par les données sur le transport des passagers, sur la composition de la flotte danubienne et sur le trafic-marchandises trimestriel sur le Danube. En vue de l'organisation du relevé des transports de passagers sur le Danube, il serait opportun que l'appareil de la Commission élabore à ce sujet un projet de formulaire qui devrait être concerté avec les organismes compétents des Etats danubiens.

Le relevé sur la composition de la flotte danubienne pourrait être organisé selon le projet de formulaire « Données sur la flotte danubienne » proposé par l'appareil, étant entendu que les modifications suivantes devront y être apportées : exclusion aux points 1, 2 et 3 la répartition des bâtiments par catégories. Les informations à ce sujet indiqueront seulement des données globales, réparties par remorqueurs, automoteurs et chaland non-automoteurs. (Annexe 3 — se trouve dans les archives.)

La réunion a jugé utile d'exclure le formulaire sur l'âge des bâtiments de la flotte danubienne.

Les experts de la Tchécoslovaquie ont déclaré qu'actuellement ils n'étaient pas à même de se prononcer définitivement sur les deux projets de formulaire examinés et qu'ils communiqueraient leur opinion ultérieurement.

V. Divers :

La réunion a estimé qu'il serait utile que l'appareil de la Commission prépare et publie en 1962-1963 l'Ouvrage de référence statistique du Danube pour une période de 10 ans (1950-1959).

En ce qui concerne l'opportunité d'élaborer une classification complémentaire, élargie, les experts ont été d'avis qu'étant donné qu'ils ne possèdent pas encore de l'expérience dans l'obtention des données selon la

classification sommaire des marchandises, le problème de l'établissement d'une classification élargie ne devrait être traité qu'ultérieurement.

La réunion a reconnu l'utilité du développement des contacts entre les organes statistiques des Etats danubiens et l'appareil de la Commission du Danube dans le domaine des questions de méthodologie en matière de statistique du trafic-marchandises sur le Danube et de l'échange d'expérience.

La réunion d'experts a estimé opportun de présenter à l'examen de la XX^e session ordinaire de la Commission du Danube les projets suivants :

— Classification des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube (Annexe 4*).

— Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube (Annexe 5*).

— Définitions des termes employés dans le Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube (Annexe 6*).

* Se trouvent dans les archives.

ORDRE DU JOUR

de la réunion d'experts des Etats danubiens et des Administrations fluviales
spéciales, chargée de l'examen des questions statistiques

(12—16 juin 1961)

1. Projet de classification sommaire des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.

2. Projet d'un nouveau questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.

3. Projet de définition des termes statistiques employés dans le questionnaire pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube.

4. Echange de vues sur l'opportunité d'élargir le Bulletin statistique de la Commission du Danube par :

a) le relevé du transport de passagers sur le Danube ;

b) le relevé du nombre, de la puissance des machines, du port en lourd et de l'âge des bâtiments faisant partie de la flotte danubienne ;

c) le relevé et la publication des données trimestrielles ou mensuelles sur le trafic-marchandises.

5. Divers :

a) opportunité de publier un ouvrage de référence statistique du Danube pour une période de 10 ans (1950—1959) ;

b) opportunité d'élaborer une classification complémentaire élargie des marchandises pour le Bulletin statistique de la Commission du Danube ;

c) possibilité de coordonner le travail des organismes statistiques des Etats membres et de l'appareil de la Commission du Danube en matière d'étude des statistiques du trafic-marchandises sur le Danube et de régler l'échange d'expériences dans ce domaine.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des Etats danubiens, chargée de l'examen des questions sanitaires

La réunion d'experts des Etats danubiens, chargée de l'examen des questions sanitaires, convoquée conformément au point 38 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961, a tenu ses sessions du 27 au 30 juin 1961.

Aux travaux de la réunion ont participé des 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, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Paunović, Fekete, Makeïev, Manescu et Kubica ont également pris part aux travaux de la réunion.

Sur proposition de Monsieur Spînu (Roumanie), M. Pastouhov (URSS) a été élu président de la réunion.

L'ordre du jour adopté par la réunion comporte le point suivant :
« Modifications à apporter aux Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube. »

Après une brève discussion d'ordre général, la réunion a débattu point par point les Dispositions fondamentales recommandées lors de l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube.

A la suite de la discussion, la réunion a préparé un projet de Recommandations pour l'unification des règles de la surveillance sanitaire sur le Danube qu'elle estime comme pouvant être présenté à l'examen de la XX^e session de la Commission du Danube.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques

La réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques, convoquée en vertu du point 33 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1961, a tenu ses séances du 20 au 30 septembre 1961.

Aux travaux de la réunion ont participé des 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 du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, ainsi qu'un fonctionnaire du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, qui a pris part à l'examen du point 2 de l'ordre du jour.

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission, MM. Rusu, Fekete, Paunović, Makeïev, Kinov, Manescu, Kubica et Wolfzettel ont également pris part aux travaux de la réunion.

Sur proposition de M. Iegorov (URSS), M. Svátek (Tchécoslovaquie) a été élu président et sur proposition de M. Kletchkov (Bulgarie), M. Schlaffer (Autriche) a été élu vice-président de la réunion.

La réunion a adopté l'ordre du jour proposé par l'appareil de la Commission (Annexe).

Conformément à son ordre du jour, la réunion a examiné les questions suivantes :

Partie I

1. 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.

Après un échange de vues dans le cadre d'une discussion d'ordre général, la majorité des experts sont arrivés à la conclusion que, vu les différences qui existent entre les lois en vigueur dans le domaine des enquêtes sur les avaries survenues sur le Danube, ainsi que les différences

dans la pratique de leur application, l'unification dans cette matière est utile et nécessaire.

Toutefois, étant donné les divergences dans le contenu de la documentation recueillie à ce sujet par l'appareil de la Commission auprès des Etats danubiens, les experts ont estimé qu'il n'était pas possible d'entreprendre à la présente réunion l'élaboration de règles unifiées réglant les enquêtes des avaries survenues sur le Danube et qu'il convenait de se limiter à l'élaboration des principes de cette unification.

La réunion d'experts a jugé opportun d'unifier les règles du domaine de la procédure administrative applicable aux enquêtes sur les avaries.

Tout en partageant cette opinion, les experts yougoslaves ont exprimé leurs doutes quant à la possibilité d'une unification dans le domaine de la procédure civile et criminelle.

Les experts soviétiques et hongrois ont présenté des propositions contenant les principes fondamentaux de l'unification des règles applicables aux enquêtes des avaries survenues sur le Danube, tandis que l'appareil, dans son information présentée oralement, a donné, à titre d'exemple, une liste des questions liées à l'enquête des avaries survenues sur le Danube.

Sur la base de ces propositions, les experts, relevant qu'il serait désirable que les règles unifiées soient applicables à tout le parcours du Danube, ont élaboré des principes susceptibles, à leur avis, de servir de base à l'unification éventuelle de la procédure administrative applicable aux enquêtes sur les avaries.

Selon l'avis des experts yougoslaves, les principes élaborés représentent seulement un échange de vues préliminaire sur la question en cause.

Au cours des débats, les opinions suivantes ont été exprimées au sujet de certains desdits Principes :

Au chapitre I, point 2.

Les experts yougoslaves ont exprimé des doutes quant à l'exactitude de la définition du terme « avarie » concerté par la réunion d'experts, et ont déclaré qu'ils acceptaient de présenter à l'avenir une formule à leur avis plus adéquate.

Au chapitre II.

Les experts de la Yougoslavie, de l'Autriche et du Ministère du Transport de la RFA, se fondant sur la législation nationale en vigueur dans leur pays, ont estimé qu'il serait plus juste, pour les cas où une demande serait présentée par les parties intéressées, de ne pas obliger les capitaines de port ou les organes de la surveillance fluviale correspondants d'enquêter sur l'avarie avec la participation des parties en cause.

En connexion avec ceci ils ont proposé de remplacer dans la deuxième phrase le mot « effectuent » par « peuvent effectuer ».

Cette opinion n'a pas été partagée par les autres experts.

Au chapitre III.

Au point 1 de ce chapitre, il a été précisé que la réglementation prévue à ce point n'est applicable qu'au cas où l'avarie se limite au bâtiment même.

Au cours de l'examen du problème de la compétence des organes d'enquête, les experts yougoslaves ont remarqué qu'une avarie pouvait survenir soit dans les eaux d'un Etat riverain, soit sur la ligne de frontière ou dans sa proximité immédiate. Dans les deux cas, l'enquête sur l'avarie relève de la compétence des organes nationaux du pays riverain. Dans le cas où l'avarie est survenue dans les eaux nationales, l'enquête sur l'avarie en cause relève de la compétence de la capitainerie du port du pays riverain. Si l'avarie est survenue sur la ligne de frontière ou dans sa proximité immédiate, la compétence des organes d'enquête nationaux du pays riverain est déterminée sur la base d'un accord spécial entre les Etats respectifs, en appliquant le principe du tour de rôle.

En conclusion, la réunion d'experts a estimé opportun de soumettre à l'examen de la XX^e session de la Commission du Danube le projet des Principes et de proposer d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1962 l'élaboration d'un projet de Recommandations sur la base des principes proposés, si ceux-ci seront approuvés par la XX^e session de la Commission du Danube.

Partie II

2/a. 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.

Les propositions des Etats danubiens, ainsi que les documents mentionnés ci-après, élaborés par l'appareil de la Commission, ont servi de base à l'examen de cette question :

— tableau synoptique des propositions des Etats danubiens au sujet des documents de bord pour les bâtiments affectés à la navigation internationale ;

— tableaux comparatifs des données contenues dans le Certificat de jaugeage, le Journal de bord, le Rôle d'équipage, le Livre des chaudières, le Certificat sanitaire et le Journal sanitaire.

A l'issue des débats sur la réduction du nombre des documents de bord en vigueur, la réunion a exprimé unanimement que les documents suivants, obligatoires en navigation internationale et visés à l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, devraient être supprimés :

1. Certificat sanitaire pour les bateaux à passagers et les bâtiments de charge de plus de 1000 t et pour les remorqueurs d'une puissance de plus de 150 CV.

2. Livre des chaudières pour les bâtiments ayant des chaudières à vapeur.

3. Journal des machines pour les bâtiments à propulsion mécanique et Livre d'inspection des bouteilles à air.

4. Livre d'inventaire.

5. Journal sanitaire.

Tous les experts étaient d'accord qu'actuellement dans la navigation internationale sur le Danube il serait suffisant d'avoir à bord les documents suivants :

1. Attestation de bord.
2. Certificat de jaugeage.
3. Journal de bord pour les remorqueurs et les automoteurs.
4. Rôle d'équipage.
5. Documents exigés en vertu de conventions internationales et concernant la navigation.

En dehors de ces documents, les autorités compétentes du pays peuvent prescrire pour leurs bâtiments des documents supplémentaires. Toutefois, elles ne peuvent exiger ces documents des bâtiments qui ressortissent d'autres Etats.

En ce qui concerne l'unification éventuelle des documents de bord exigés en navigation internationale, les experts ont constaté que l'Attestation de bord susmentionnée est un document unifié adopté à la XIX^e session de la Commission du Danube.

Quant au Certificat de jaugeage, il a été établi que les données qui figurent dans les certificats de jaugeage des Etats danubiens sont presque identiques.

Par ailleurs, les experts ont jugé qu'il serait opportun que le Journal de bord et le Rôle d'équipage contiennent les données principales suivantes :

Journal de bord :

1. Données hydrométéorologiques.
2. Données sommaires sur le mouvement et l'activité du bâtiment :
 - a) données caractéristiques sur la composition du convoi, le nombre des chalands et leur tirant d'eau, la quantité de marchandises chargées, etc.,
 - b) heures de départ et d'arrivée, principales manoeuvres exécutées, etc.

Remarque: Les données enregistrées au moyen d'installations automatiques ne doivent pas être inscrites dans le Journal.

3. Toute remarque relative aux obstacles et à l'insuffisance de l'entretien du chenal navigable et des moyens de balisage.

4. Note sur la relève du quart, en cours de route, dans la timonerie et dans la salle des machines, avec indication de l'heure et du lieu.

5. Inscription au sujet des accidents et avaries survenus, avec la description détaillée de tous les éléments.

6. Réparation et travaux d'une certaine importance exécutés à bord du bâtiment pendant le voyage.

7. Evénements d'une certaine importance, non englobés dans les points précédents, tels que maladie grave ou autres événements.

Rôle d'équipage :

1. Nom du pays auquel ressortit le bâtiment.
2. Nom du bâtiment.
3. Nom de l'armateur.
4. Lieu d'immatriculation.
5. Numéro d'ordre de l'inscription des membres de l'équipage.
6. Données concernant les membres de l'équipage :
 - a) Nom et prénom.
 - b) Date de naissance.
 - c) Pays dont ressortit la personne.
 - d) Fonction à bord.
 - e) Numéro du Passeport ou du Livret.
 - f) Remarques (par exemple surtout au sujet de l'embarquement et du débarquement, etc.).
7. Signature du capitaine.
8. Sceau et signature des organes de contrôle.
9. Date.

A l'issue des débats sur la réduction du nombre des documents de bord exigés en navigation internationale, les experts ont établi le projet du nouveau texte de l'article 12 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

2/b. Examen des 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 du projet de Règlement international relatif à l'utilisation des installations à gaz liquéfiés à bord des bateaux de navigation intérieure (W/TRANS/SC. 3/24).

I.

Dans l'examen des questions concernant les recommandations sur le jaugeage, les échelles de jauge, les échelles de tirant d'eau, le franc-bord et le plan du plus grand enfoncement, ainsi que les marques d'enfoncement des bâtiments de navigation intérieure, la réunion d'experts s'est basée sur le projet élaboré dans le cadre du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU (doc. W/TRANS/SC. 3/25).

Se fondant sur les observations et propositions envoyées par les Etats danubiens, la réunion est arrivée à la conclusion que de grandes différences, difficiles à rapprocher, existent entre le projet examiné et ces propositions.

Les experts ont été d'avis que la méthode de jaugeage appliquée sur le Danube et le mode d'apposition des échelles de tirant d'eau et des marques d'enfoncement en vertu de l'article 13 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ont donné leurs preuves dans la pratique et n'ont pas occasionné de difficultés jusqu'à présent.

Les échelles de tirant d'eau et les marques d'enfoncement utilisées répondent entièrement aux conditions de la navigation sur le Danube. En outre, les nombreux bâtiments maritimes qui fréquentent le secteur du Bas-Danube ont leurs échelles de tirant d'eau et marques d'enfoncement apposées approximativement de la même manière. Pour ces raisons, la majorité des experts n'ont pas jugé utile d'apposer des échelles de jauge sur les bâtiments munis d'échelles de tirant d'eau et possédant des tableaux de correspondance indiquant la portée en lourd.

En résultat, la réunion a jugé opportun de recommander à l'appareil de la Commission d'informer le Secrétariat de la CEE sur les résultats de la discussion qui a eu lieu sur ce sujet.

II.

La réunion a discuté article par article le *projet de Règlement international relatif à l'utilisation d'installations à gaz liquéfiés à bord des bâtiments de navigation intérieure*, élaboré dans le cadre du Sous-Comité des transports par voie navigable de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU. Au cours de la discussion, les experts ont exprimé le désir d'apporter dans le projet les modifications et amendements suivants :

Articles 1, 2, 3 et 4: pas d'observations.

Article 5:

Point 1 — pas d'observations.

Point 2 — les experts yougoslaves ont proposé de rédiger ce point comme suit :

« L'attestation est délivrée ou prolongée par l'autorité compétente du pays auquel ressortit le bateau ou, sur la demande ou avec l'accord de cette autorité et en son nom, par l'autorité du pays où se trouve le bateau, après une visite par un expert désigné par l'une de ces autorités. »

Point 3 — pas d'observations.

Point 4 — Les experts de l'Union Soviétique ont proposé de rédiger ce point comme suit :

« La durée de validité de cette attestation est de 4 ans. Au cours de ce terme de validité de 4 ans les installations à gaz liquéfiés doivent être annuellement visitées par les autorités compétentes. »

Point 5 — Les experts de la Yougoslavie ont proposé de libeller la dernière phrase de ce point comme suit :

« Seule l'autorité compétente du pays auquel ressortit le bateau ou l'autorité compétente d'un autre pays, autorisé par le premier, est qualifiée pour retirer l'attestation dont le délai n'est pas encore expiré. »

Article 6: pas d'observations.

Article 7:

Les experts de la Tchécoslovaquie ont proposé d'exclure au point 1 du projet la mention concernant la limitation de la capacité des bouteilles et, en conséquence, de biffer le point 2.

Les experts de la Yougoslavie ont proposé de rédiger le point 2 de la manière suivante :

« La capacité maximum des bouteilles sur les bateaux à passagers peut être de 40 kg ».

Les experts de l'Union Soviétique ont proposé de libeller les point 1 et 2 comme suit :

« La capacité des bouteilles ne doit pas dépasser 80 litres, indépendamment de l'affectation du bâtiment (à marchandises ou à passagers). Les bouteilles à gaz liquéfiés doivent être remplies en dehors du bâtiment. »

La deuxième phrase de cette proposition a été soutenue par tous les experts.

Article 8:

Les experts de l'Union Soviétique ont proposé de compléter le point 2 par le texte suivant :

« Les emplacements désignés pour les bouteilles à gaz liquéfiés doivent se trouver dans des lieux tels qu'en cas d'explosion des vies humaines ne puissent être mises en danger. »

et le point 4 par le texte suivant :

« Les locaux où le gaz est stocké, ou dans lesquels sont utilisés des agrégats fonctionnant au gaz, doivent être pourvus de moyen de ventilation garantissant l'évacuation totale des gaz accumulés ou brûlés. »

Article 9:

Lors de la discussion de cet article, les experts de l'Union Soviétique ont noté la nécessité de faire refléter dans le projet les conditions concrètes exigées des locaux où sont installés des appareils chauffés au gaz (volume et hauteur des locaux, disposition des appareils, installations de contrôle, tuyaux, ventilation et conditions de sécurité).

Article 10:

La réunion d'experts a jugé qu'il était nécessaire de mettre le texte russe de cet article en accord avec le texte français.

Le fonctionnaire de la CEE présent à la réunion a confirmé que ceci serait fait par le Secrétariat de la CEE.

Articles 11 et 12: pas d'observations.

Article 13:

Les experts de l'Union Soviétique ont proposé d'indiquer à cet article que le tuyau en caoutchouc ou en matière plastique des appareils de cuisine mobiles doit être calculé pour une pression de service de 10 kg/cm².

Articles 14, 15, 16 et 17: pas d'observations.

Les experts de l'Union Soviétique ont souligné que le projet discuté ne devait pas se rapporter aux bâtiments transportant des marchandises

inflammables et explosibles, et que cette disposition devrait figurer dans le texte du projet. Tous les autres experts ont soutenu cette proposition.

La réunion d'experts a jugé utile de faire envoyer tous les amendements et propositions susmentionnés au Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE.

Partie III

3. Echange de vues sur l'avant-projet de Convention relative au transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure.

Un échange de vues d'ordre général seulement a eu lieu sur l'avant-projet de Convention relative au transport de voyageurs et de bagages en navigation intérieure, étant donné que ledit projet se trouve dans la phase initiale de son élaboration.

La réunion, tenant compte de l'intérêt pratique que présente l'unification pour les entreprises de navigation danubienne et aussi des perspectives du développement du trafic sur le Danube, a souligné la nécessité de l'unification dans ce domaine.

La réunion a exprimé l'opinion préliminaire qu'un rapprochement entre les dispositions de ce projet et les dispositions comprises dans la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, élaborée en avril 1961, à Bruxelles, par la XI^e session de la Conférence Diplomatique de Droit Maritime, serait désirable.

A l'avis de la réunion, un examen plus détaillé dudit projet pourrait avoir lieu seulement après son élaboration par le Comité d'étude pour l'unification du droit fluvial à Rome.

Partie IV

4. 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.

Le projet d'Accord proposé par le Gouvernement de la République Populaire Hongroise a été pris comme base de discussion. A la suite de ses débats, la réunion a proposé d'inclure certaines modifications au projet que les experts hongrois, présents à la réunion, porteront à la connaissance du Gouvernement de la République Populaire Hongroise.

Titre du projet

La réunion a estimé qu'il conviendrait de formuler le titre du projet après son élaboration définitive.

Préambule — Adopté en ajoutant à la 2^{ème} ligne du 5^{ème} alinéa, après « l'immunité », le mot « diplomatique ».

Article I — Personnalité juridique

La réunion a établi la rédaction suivante pour cet article :

« La Commission du Danube jouit de la personnalité juridique. Elle a la capacité, en particulier :

- a) de contracter,
- b) d'acquérir, d'aliéner et de prendre en bail des biens,
- c) d'ester en justice. »

Les experts yougoslaves, considérant que la capacité juridique de la Commission ne devait pas être restreinte, ont proposé d'inclure un deuxième paragraphe formulé : « La Commission ne peut comparaître devant les tribunaux hongrois sans son consentement explicite. »

Au cours des débats sur cette proposition, la majorité des experts ont été d'avis que cette disposition ne découlait pas de l'art. 14 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, toutefois, ils ont estimé que sur consentement des deux Parties, elle pourrait être incluse dans l'accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube.

Article II — Biens, créances et documents de la Commission

Une nouvelle rédaction a été donnée au point 1 de cet article dans le sens de l'article 16 de la Convention :

« Les locaux officiels, les archives et les documents de toute espèce appartenant à la Commission sont inviolables. Les biens et les créances de la Commission en territoire de la République Populaire Hongroise jouissent de l'immunité vis-à-vis de toute action judiciaire ou administrative, sauf quand la Commission y renonce dans un cas concret. »

Point 2 — Adopté sans modification.

Point 3 — Adopté sans modification.

Point 4 — Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie et de l'URSS ont prié les experts hongrois présents à la réunion de porter à la connaissance de la Partie hongroise leur opinion selon laquelle les dispositions du point 4 devraient être élaborées de façon à conserver à la Commission du Danube la possibilité de fonctionner sur le territoire de la République Populaire Hongroise de la manière correspondant à sa qualité d'organisation internationale.

Les experts yougoslaves ont présenté au point 4 un amendement libellé comme suit :

« La Commission ne peut être soumise à aucun moratorium d'ordre législatif ou financier.

La Commission a son fonds de devises dont elle dispose d'une manière autonome. »

Toutefois, cette rédaction n'a pas été adoptée par les autres experts. En ce qui concerne le pourcentage transférable des traitements des fonctionnaires de la Commission, les experts yougoslaves ont exprimé l'avis que cette question ne devait pas être réglée dans le cadre de l'accord.

Article III — Privilèges dans le domaine des communications

Tous les experts étaient d'accord avec la rédaction de cet article.

Les experts yougoslaves ont proposé d'y ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit : « La correspondance officielle et les autres communications officielles sont inviolables ». Toutefois, la majorité des experts ont été d'avis que ce principe était déjà reflété dans le point 1 modifié de l'article II.

Article IV — Représentants des Etats membres de la Commission

Cet article a été concerté dans la rédaction suivante :

« 1. Les membres de la Commission et leurs suppléants jouissent de l'immunité et des privilèges accordés sur le territoire de la République Populaire Hongroise aux représentants diplomatiques.

2. Les conseillers et les experts des Etats membres de la Commission, pendant l'accomplissement de leurs fonctions, jouissent, sur le territoire de la République Populaire Hongroise, des immunités et privilèges suivants :

a) ils ne peuvent être ni arrêtés ni détenus et, dans l'exercice de leur activité officielle, ils sont exemptés de toute juridiction ;

b) tous leurs papiers et documents sont inviolables ;

c) ils jouissent, en ce qui concerne leurs bagages personnels, des mêmes avantages et privilèges que les représentants diplomatiques de rang comparable ;

d) ils sont exemptés des obligations incombant aux citoyens de la République Populaire Hongroise ainsi que des droits et impôts directs sur les traitements qui leur sont versés par l'Etat qui les envoie. »

Au point 3:

A la deuxième ligne, le terme « aux représentants » est remplacé par « personnes énumérées aux points 1 et 2 ».

En ce qui concerne la seconde phrase de ce point, les deux points de vue suivants ont été exprimés :

1. Le point de vue des experts hongrois, selon lequel la Commission du Danube interviendra auprès de l'Etat membre pour qu'il renonce à l'immunité de son représentant ;

2. le point de vue des autres experts, selon lequel un accord bilatéral ne peut obliger un tiers et qu'en conséquence seul l'Etat membre de la Commission peut décider s'il renonce à l'immunité de son représentant ;

Le point 4 a été concerté dans la rédaction suivante :

« Du point de vue des dispositions de la République Populaire Hongroise dans le domaine des devises, les personnes énumérées aux points 1 et 2 sont considérées comme des étrangers. Ces dispositions sont obligatoires pour ces personnes. »

La proposition des experts yougoslaves de souligner dans ce point que les personnes en question sont dotées de l'immunité diplomatique n'a

pas été soutenue par les autres experts, vu que le sens de cette proposition est couvert par les points précédents de cet article.

Par ailleurs, les experts yougoslaves et autrichiens ont proposé de biffer la dernière phrase de ce point, ce à quoi les autres experts ne se sont pas ralliés.

Il a été décidé de biffer le *point 5*.

Article V — Fonctionnaires mandatés

Sur proposition des experts hongrois, la réunion a accepté de remplacer les termes « fonctionnaires mandatés par la Commission » par: « le directeur, ses adjoints et les chefs de section ».

En conséquence, cet article a été rédigé comme suit :

« 1. Le directeur, ses adjoints et les chefs de section jouissent sur le territoire de la République Populaire Hongroise des immunités et privilèges accordés aux représentants diplomatiques.

2. Les immunités, privilèges et avantages déterminés dans le présent article sont accordés aux personnes énumérées au point 1 non pas dans leur intérêt personnel, mais pour l'accomplissement de leurs fonctions en rapport avec la Commission. Il découle de ceci que la Commission du Danube est non seulement en droit, mais est obligée de renoncer à l'immunité de son fonctionnaire dans chaque cas où celle-ci entraverait le cours de la justice et qu'il peut y être renoncé sans préjudice des intérêts de la Commission.

3. Du point de vue des dispositions de la République Populaire Hongroise dans le domaine des devises, les personnes énumérées au point 1 sont qualifiées étrangères. Ces dispositions sont obligatoires à leur égard. »

La majorité des experts ont été d'avis qu'il convenait de compléter le point 1 de l'article V dans le sens que les fonctionnaires nommés par la Commission (le directeur, ses adjoints et les chefs de section) jouissent des immunités et privilèges accordés sur le territoire de la République Populaire Hongroise aux représentants diplomatiques de rang comparable.

La proposition des experts yougoslaves, à laquelle se sont associés les experts de l'Autriche, d'accorder des immunités et des privilèges aux membres de famille des personnes énumérées sous point 1 de l'article V, n'a pas été soutenue.

La proposition de la Yougoslavie de libeller le début de la deuxième phrase du point 3 comme suit: « La Commission du Danube pourra et devra renoncer à l'immunité . . . », de biffer la dernière phrase du point 4 et de souligner que les personnes en question sont dotées de l'immunité, n'a pas été soutenue.

Il a été décidé de biffer le *point 5*.

Article VI — Autres fonctionnaires

Cet article a été rédigé comme suit :

« 1. Les fonctionnaires nommés par le Président et le Secrétaire de la Commission jouissent sur le territoire de la République Populaire Hongroise des immunités et des privilèges suivants :

a) exemption de toute juridiction dans l'exercice de leurs fonctions officielles ;

b) à leur arrivée en Hongrie et à leur départ du pays, ils jouissent des préférences douanières accordées sur le territoire de la République Populaire Hongroise aux agents diplomatiques de rang comparable ;

c) ils sont exemptés des obligations incombant aux citoyens de la République Populaire Hongroise ainsi que des droits et impôts directs sur les traitements qui leur sont versés par la Commission du Danube.

2. Les dispositions des points 2 et 3 de l'article V s'appliquent également aux fonctionnaires tombant sous l'effet du présent article. »

Les experts yougoslaves ont proposé de libeller le sous-point b) du chiffre 1 comme suit :

« À leur arrivée en Hongrie et à leur départ du pays, comme durant leur séjour, ils jouissent des mêmes préférences douanières, facilités de change et privilèges que les fonctionnaires de rang comparable appartenant aux missions diplomatiques ».

Les autres experts ne se sont pas associés à cette proposition.

Au point 2 de cet article, les experts yougoslaves ont présenté la même remarque qu'aux points 2 et 3 de l'article V, à laquelle les autres experts ne se sont pas ralliés.

Article VII

La rédaction de cet article a été concertée comme suit :

« Les dispositions des articles IV, V et VI ne s'appliquent pas aux citoyens de la République Populaire Hongroise. »

Article VIII — Dispositions finales

Les experts de la Yougoslavie ont proposé de compléter cet article par un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Dans le cas de litige entre les deux Parties contractantes, un organe arbitraire composé de trois personnes aura le droit de décider; deux de ces personnes seront désignées par les parties en litige, et la troisième par les deux parties en litige, d'un commun accord ».

Les autres experts n'ont pas partagé cet avis, estimant qu'il ne fallait pas limiter les possibilités de règlement de litige entre les parties contractantes par la création d'un organe d'arbitrage.

ORDRE DU JOUR

de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions juridiques et nautiques

(20—30 septembre 1961)

1. Examen des règles applicables en matières d'enquête des avaries survenues sur le Danube et, en cas de possibilité, élaboration d'un projet de règles unifiées pour l'enquête des avaries sur le Danube.

2. a) 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.

b) Examen des 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 du 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).

3. 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'étude, à Rome.

4. 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.

COMPLEMENT

AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES GABARITS DU CHENAL, DES OUVRAGES HYDROTECHNI- QUES ET AUTRES SUR LE DANUBE

Les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, adoptées par décision de la XVIII^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 18/22, du 25 janvier 1960) se rapportent au secteur Devín—Sulina et comprennent tous les gabarits, à l'exclusion de la largeur du chenal sur le secteur des Portes de Fer et des dimensions des passes navigables des ponts sur le secteur en aval de Brăila.

En vertu des décisions adoptées par les XVIII^e et XIX^e sessions, l'appareil de la Commission a été chargé de recueillir les données en vue de l'élaboration d'un projet de Recommandations relatives à l'établissement 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.

Le présent Complément aux Recommandations adoptées antérieurement a été élaboré sur la base des propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales et approuvé par décision de la XX^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 20/27, du 2 février 1962).

Conformément à cette décision, la Commission du Danube :

— recommande aux Etats danubiens du Haut-Danube et aux Administrations fluviales spéciales de se baser, dans l'établissement de leurs plans de travaux visant l'amélioration des conditions de la navigation et des projets de construction d'ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, sur les Recommandations en vigueur, compte tenu du Complément adopté ;

— charge l'appareil de la Commission d'inclure dans le Complément adopté aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, la documentation reçue de la part des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne en ce qui concerne l'augmentation des gabarits des passes navigables de certains ponts situés sur le secteur en amont de l'écluse de Jochenstein (km 2203,33).

Après l'établissement du haut-niveau et du bas-niveau navigables sur le secteur en amont de Devín, tous les gabarits seront rapportés à ces

nouveaux niveaux calculés pour une période correspondant à la période adoptée pour le calcul des niveaux navigables sur le secteur en aval de Devin. Ces niveaux seront calculés avec le même pourcentage de durée, notamment 1% pour le haut-niveau navigable et 94% pour le bas-niveau navigable, sans glaces.

I

GABARITS RECOMMANDES POUR LE CHENAL, LES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES ET AUTRES SUR LE DANUBE

Généralités

Tout élément concernant les profondeur, largeur et rayon de courbure du chenal ainsi que les gabarits des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (à l'exception des ponts), indiqué dans le présent Complément aux Recommandations se rapporte :

Sur les sections à courant libre:

— à l'étiage navigable et de régularisation établi pour les secteurs correspondants du Danube. Sur le secteur allemand ce niveau, calculé pour la période 1926—1959, a une durée de 89,2%. Sur le secteur autrichien ce niveau, calculé pour la période 1894—1949, a une durée de 93,1%. Sur le secteur en aval de Devin, ce niveau correspond à l'étiage navigable et de régularisation adopté par la XIV^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 14/19).

Sur les sections éclusées :

— au niveau de retenue normale.

Les hauteur et largeur libres des passes navigables des ponts et la hauteur des câbles aériens et des câbles des bacs traversant le fleuve sont rapportées au haut niveau navigable établi pour le secteur en question. Sur le secteur allemand ce niveau, calculé pour la période 1926—1955, a une durée de 2%. Sur le secteur autrichien, ce niveau, calculé pour la période 1894—1949, a une durée de 5 jours, compte tenu des glaces.

Après l'adoption par la Commission du Danube d'un haut-niveau et d'un bas-niveau navigables uniformes pour le secteur en amont de Devin, et calculés pour une période correspondant à la période adoptée pour le calcul des niveaux navigables sur le secteur en aval de Devin, tous les gabarits susmentionnés seront rapportés à ces nouveaux niveaux, le haut-niveau ayant 1% de durée et l'étiage navigable et de régularisation, 94%.

A. GABARITS DU CHENAL

§ I. PROFONDEUR MINIMA DU CHENAL

1. *Sur le secteur Regensburg—Vienne (km 2379—1924) :*

Première étape

— Avant la canalisation du fleuve :

- a) sur les sections à lit à terrain meuble — au moins 20 dm
b) sur les sections à lit rocheux — au moins 21 dm

Deuxième étape

— Après la canalisation du fleuve :

- a) sur les sections à lit à terrain meuble.. — au moins 27 dm
- b) sur les sections à lit rocheux — au moins 28 dm

2. *Sur le secteur Vienne—Devín (km 1924—1880,26) :*

Première étape

— Avant la canalisation du fleuve — au moins 25 dm

Dans la première période (d'une durée de 5 ans comptés à partir de 1960) — au moins 20 dm

Deuxième étape

— Après la canalisation du fleuve — au moins 35 dm

§ II. LARGEUR MINIMA DU CHENAL

1. *Sur le secteur Regensburg — confluent de l'Inn (km 2379—2225,32) :*

Première étape

— Avant la canalisation du fleuve :

- a) sur les sections à navigation en sens unique (avec élargissement approprié dans les courbes) — au moins 40 m
- b) sur les sections à navigation dans les deux sens (avec élargissement approprié dans les courbes) — au moins 70 m

Deuxième étape

— Après la canalisation du fleuve :

- a) sur les sections à lit à terrain meuble.. — au moins 100 m
- b) sur les sections à lit rocheux — au moins 70 m

2. *Sur le secteur confluent de l'Inn—Vienne (km 2225,32—1924) :*

Première étape

— Avant la canalisation du fleuve :

- a) dans les régions des seuils à terrain meuble..... — au moins 120 m
- b) dans les mouilles — au moins 100 m
- c) sur les sections à lit rocheux — au moins 70 m
- d) sur les tronçons à lit rocheux particulièrement difficiles, il suffit, par exception, de garantir — au moins 60 m

Deuxième étape

— Après la canalisation du fleuve — au moins 150 m

3. *Sur le secteur Vienne—Devín (km 1924—1880,26):*

Première étape

— Avant la canalisation du fleuve :

- a) dans les régions des seuils et dans les mouilles, à terrain meuble — au moins 120 m
- b) sur les tronçons à terrain meuble particulièrement difficiles — au moins 100 m
- c) sur les sections à lit rocheux — au moins 70 m

Deuxième étape

— Après la canalisation du fleuve — au moins 150 m

4. *Sur le secteur des Portes de Fer (km 1048—931):*

— Dans la première période de la première étape — au moins 60 m

5. *Dans les canaux latéraux: — au moins 150 m*

6. *Dans le canal de Sulina (secteur du Danube maritime, km 170—0): — au moins 60 m*

§ III. RAYON DE COURBURE MINIMUM (sur l'axe du chenal)

1. *Sur le secteur Regensburg—Jochenstein (km 2379—2202):*

- a) sur les sections à navigation en sens unique — au moins 300 m
- b) sur les sections à navigation dans les deux sens — au moins 500 m

2. *Sur le secteur Jochenstein—Krems (km 2202—2001):*

Dans la première étape — avant la canalisation du fleuve — au moins 300 m
Dans la deuxième étape — après la canalisation du fleuve — au moins 350 m

3. *Sur le secteur Krems—Vienne (km 2001—1924):*

Dans la première étape — avant la canalisation du fleuve — au moins 800 m
Dans la deuxième étape — après la canalisation du fleuve — au moins 900 m

4. *Sur le secteur Vienne—Devín (km 1924—1880,26):*

Dans la première étape — avant la canalisation du fleuve	—	au moins 800 m
Dans la deuxième étape, — après la canalisation du fleuve	—	au moins 1000 m

B. GABARITS DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS

§ IV. LARGEUR LIBRE

1. *Sur le secteur Regensburg—Devín (km 2379—1880,26):* — au moins 100 m
Lors de la construction de ponts en arc, la largeur libre admise d'après la corde de l'arche (sans diminution de la distance entre les piles) est de — au moins 80 m
2. *Sur le secteur Brăila—Sulina (km 170—0)* — au moins 180 m
Lors de la construction de ponts en arc, la largeur libre admise d'après la corde de l'arche (sans diminution de la distance entre les piles) est de — au moins 120 m

§ V. HAUTEUR LIBRE

a) Sur les sections à courant libre, dans les première et deuxième étapes :

1. *Sur le secteur Regensburg—Vienne (km 2379—1924)* — au moins 8,0 m
2. *Sur le secteur Vienne—Devín (km 1924—1880,26)* — au moins 10,0 m
3. *Sur le secteur Brăila—Sulina (km 170—0)* — au moins 38,0 m

b) Sur les sections où les conditions de la navigation seront améliorées par éclusage, il convient d'assurer les hauteurs libres suivantes au-dessus du niveau de retenue normale :

1. *Sur le secteur Regensburg—Vienne (km 2379—1924)* — au moins 8,0 m
2. *Sur le secteur Vienne—Devín (km 1924—1880,26)* — au moins 18,0 m
3. *Sur le secteur Brăila—Sulina (km 170—0)* — au moins 39,0 m

Au cas où sur le secteur Brăila—Sulina il s'avèrerait nécessaire d'installer des câbles aériens à travers le fleuve, la hauteur libre minima de passage sous ces câbles ne devra pas être inférieure à la hauteur libre recommandée pour les passes navigables des ponts situés sur ce secteur.

C. GABARITS DES ECLUSES

Lors de l'établissement des projets de construction d'écluses sur le secteur en amont de Devin, il est recommandé de prévoir des gabarits qui correspondent tant aux exigences actuelles qu'aux perspectives du développement de la navigation (types et dimensions des bâtiments et des convois, trafic-marchandises). En général, il est désirable de prévoir pour les écluses des gabarits qui permettent l'éclusage simultané de tout un convoi avec son remorqueur.

Il est également recommandé que les projets de construction d'écluses prévoient des écluses avec deux sas accolés aux gabarits susmentionnés, afin de permettre l'éclusage des convois simultanément dans les deux sens.

§ VI. DIMENSIONS MINIMA DES ECLUSES

(à titre d'orientation)

1. *Sur le secteur Regensburg—Vienne (km 2379—1924) :*

longueur utile	—	230 m
largeur utile	—	24 m
profondeur au seuil	—	4,0 m
Dans des cas exceptionnels, la profondeur au seuil		
sur ce secteur peut être réduite à	—	3,5 m
2. *Sur le secteur Vienne—Devin (km 1924—1880,26) :*

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

En cas d'établissement de portes intermédiaires pour l'éclusage des bâtiments isolés, il est recommandé de partager le sas de manière telle que sa plus petite moitié ait une longueur utile d'au moins 100 m.

D. HAUTEUR LIBRE DES CABLES AERIENS TRAVERSANT LE FLEUVE

En cas d'installation de câbles aériens et de câbles de bacs à travers le fleuve, les gabarits recommandés sont les suivants :

§ VII. HAUTEUR LIBRE AU-DESSUS DU HAUT-NIVEAU NAVIGABLE ADOPTE OU DU NIVEAU DE RETENUE NORMALE

1. *Sur le secteur Regensburg—Devin (km 2379—1880,26) :*
 - a) pour les câbles téléphoniques, télégraphiques et autres à basse tension, ainsi que pour les câbles de bacs. — au moins 16,5 m

- b) pour les câbles à haute tension, jusqu'à 110 kV — au moins 19,0 m
- c) pour les câbles à haute tension de plus de 110 kV, la hauteur libre visée sous point b) sera augmentée de 1 cm par kV supplémentaire.

II

ARGUMENTATION DES GABARITS DU CHENAL, DES OUVRAGES HYDROTECHNIQUES ET AUTRES RECOMMANDES POUR LE SECTEUR EN AMONT DE DEVIN

Généralités

Sur le Haut-Danube les conditions naturelles de la navigation sont moins favorables que sur le Danube Moyen et le Bas Danube. Les causes en sont les suivantes :

Primo — Les faibles débits d'eau qui apparaissent à l'époque des eaux moyennes et basses sur le cours supérieur du Danube, principalement sur la section en aval de Regensburg. Ces débits augmentent seulement au-delà des grands affluents, notamment de l'Isar (en aval de Deggendorf) et de l'Inn (en aval de Passau), comme indiqué dans le tableau suivant :

Secteur	Superficie du bassin hydrographique en km ²	Débit moyen en m ³ /s	Débit d'eau en m ³ /s auprès		
			du bas-niveau moyen	du niveau minimum	de l'écluse navigable et de régularisation
En aval de Regensburg, aux confluents du Naab et du Regen, km 2379	35370	432 (1924-55)	187 (1924-55)	107 (5.1.1957)	210
En aval de Deggendorf, au confluent de l'Isar, km 2282	47101	632 (1901-55)	288 (1901-55)	165 (4.1.1909)	338
En aval de Passau, au confluent de l'Inn, km 2225 ..	76597	1420 (1901-55)	586 (1901-55)	360 (7.1.1954)	700

Secundo — Les modifications de la pente du lit qui sur le secteur Regensburg—Passau change plusieurs fois sur de courtes sections de fleuve. Ainsi, en aval de Regensburg la pente est de 0,38%, en amont de Deggendorf elle tombe à 0,06% et plus loin, au confluent de l'Isar, elle remonte à 0,50%.

Actuellement, les secteurs du Haut-Danube les plus défavorables à la navigation sont canalisés (barrages de Kachlet, Jochenstein et Ybbs—Persenbeug).

Les largeurs du lit régularisé pour eaux moyennes sur la section en aval de Regensburg sont les suivantes :

Regensburg—Zeitldorn (km 2379—2330)	—	131 m
Zeitldorn — confluent de l'Isar (km 2330—2282)	—	146 m
Confluent de l'Isar — confluent de l'Inn (km 2282 — 2225,32)	—	175 m
Confluent de l'Inn—Tuttendörfl (km 2225,32—1940)	—	200 — 300 m
Tuttendörfl—Fischamend (km 1940—1910)	—	284 m
Fischamend—Devín (km 1910—1879)	—	380 m

L'augmentation ou la diminution de ces dimensions sur le secteur en question ne peuvent être réalisées que par l'exécution de grands travaux hydrotechniques exigeant des dépenses considérables.

Après la régularisation et la construction de barrages sur les affluents, la déposition des alluvions de l'Iller, du Lech et de l'Isar dans le lit du Danube a cessé, ce qui a provoqué un approfondissement graduel du lit (1—1,5 cm par an), et ce surtout sur le secteur en aval de Regensburg. On ne peut encore prévoir quand cessera ce phénomène qui crée des difficultés continuelles lors de l'exécution des travaux de régularisation sur ce secteur.

Vu cet état de choses, les gabarits adoptés pour les secteurs du Danube Moyen et du Bas Danube ne peuvent être obtenus sur le Haut-Danube uniquement au moyen de travaux de régularisation.

En dehors des obstacles naturels, il existe encore sur le Haut-Danube des obstacles artificiels tels que :

- gabarits insuffisants des passes navigables des ponts ;
- hauteur libre insuffisante des câbles traversant le fleuve ;
- profondeur insuffisante aux seuils des écluses.

Les travaux de régularisation exécutés sur tout le parcours navigable du Danube en amont de Devín ont amélioré les conditions de navigation sur la presque totalité de ce secteur. Toutefois, l'obtention des gabarits prévus pour la première étape nécessitera l'exécution de travaux de régularisation de grande envergure.

La deuxième étape prévoit la construction d'une chaîne de barrages qui créeront une série de biefs. Lors de l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres de ces biefs, il conviendra de se baser sur les niveaux de retenue normale, tandis que sur les sections à courant libre et dans les zones de rencontre des deux niveaux il devra être tenu compte de l'étiage navigable et de régularisation.

A. GABARITS DU CHENAL

§ I. PROFONDEUR MINIMA DU CHENAL

1. Sur le secteur Regensburg—Vienne (km 2379—1924) :

Première étape — Sur les sections régularisées du fleuve.

Les travaux de régularisation pour eaux moyennes exécutés à la fin du siècle dernier ont permis de concentrer le débit dans le lit principal ayant une largeur constante sur de longs tronçons de fleuve. Toutefois, les profondeurs obtenues n'ont pas toujours donné satisfaction. Ainsi, en 1920, des profondeurs de chenal de 14 dm ont été relevées sur les seuils de la section Regensburg—Passau, dans la région de Grüner—Wört (km 2069), de Kaggers et en amont de Straubing (km 2323). Dans la région de Kachlet, en amont de Passau, les profondeurs observées au cours de cette période étaient encore plus faibles.

En vue de l'amélioration des conditions de la navigation, des travaux de régularisation pour basses eaux ont été entamés en 1918 déjà (construction d'épis, de digues longitudinales, de traverses noyées et dragages complémentaires du lit régularisé pour eaux moyennes).

Ces travaux visaient la concentration du courant à l'époque des basses eaux et l'obtention d'une largeur de chenal de 70—100—120 m auprès d'une profondeur de 20 dm.

Les travaux exécutés jusqu'en 1938 ont permis d'obtenir des profondeurs minima de 16 dm sur les sections défavorables du secteur. Des barrages ont été construits sur les sections les plus difficiles du point de vue de la navigation, telles que Kachlet, Jochenstein, Ybbs-Persenbeug; actuellement un barrage est en voie de construction à Aschach. Ces travaux ont permis de submerger les fonds rocheux dangereux pour la navigation.

Sur la section Regensburg—Deggendorf, la profondeur de 20 dm auprès de l'étiage navigable et de régularisation et d'un débit de 210 m³/s ne peut être réalisée qu'en diminuant la largeur du chenal de 70 m à 40 m.

Sur la section Deggendorf—Vienne, la profondeur de 20 dm peut être obtenue auprès des largeurs de chenal actuelles.

Se fondant sur l'étude des profondeurs limitatives actuelles sur le secteur Regensburg—Vienne (voir Annexe I) et sur les propositions de la République d'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne, l'appareil de la Commission estime qu'il serait justifié d'adopter pour la première étape, c'est-à-dire avant la construction des barrages, une profondeur de 20 dm pour les sections à terrain meuble et de 21 dm pour les sections à lit rocheux.

Deuxième étape — Sur les sections canalisées du fleuve.

Pour les secteurs allemand et autrichien, le calcul des gabarits pour la deuxième étape des grands travaux prévoyant l'éclusage du fleuve et la liaison éventuelle entre le Danube et le Rhin, a été fondé sur le type de chaland aux dimensions de 80 × 9,5 × 2,5 m et sur une réserve de profondeur de 2 dm sur les sections à lit à terrain meuble et de 3 dm sur les sections à lit rocheux.

Ainsi, après la canalisation du fleuve, il conviendra d'avoir sur le secteur Regensburg—Vienne, les profondeurs suivantes :

- sur les sections à terrain meuble — 27 dm
- sur les sections à lit rocheux — 28 dm

2. *Sur le secteur Vienne—Devín km 1924—1880,26 :*

Première étape — Sur les sections régularisées de fleuve.

En ce qui concerne l'établissement de la profondeur sur le secteur Vienne—Devín, il convient de tenir compte du tirant d'eau des bâtiments ayant une portée en lourd de 1200—1500 tonnes, à savoir :

a) du chaland ayant une portée en lourd de 1200 t et les dimensions de $75 \times 9,5 \times 2,3$ m ;

b) du nouveau type de chaland ayant une portée en lourd de 1500 t et les dimensions de $85 \times 11 \times 2,3$ m.

Pour assurer la sécurité de la navigation de ces chalands sur ce secteur, il convient d'adopter pour la première étape une profondeur de 25 dm (23 dm + 2 dm de réserve), tout comme pour le secteur Devín—Bräila.

Deuxième étape — Sur les sections canalisées du fleuve.

Comme on le sait, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, adoptées par la XVIII^e session de la Commission du Danube, prévoient pour la deuxième étape une profondeur de 35 dm pour le secteur Devín—Bräila. Etant donné que les conditions de navigabilité du secteur Vienne—Devín sont analogues à celles du Secteur Devín—Gönyü, il convient d'adopter pour ce secteur, pour la deuxième étape, une profondeur de 35 dm, qui contribuera au développement de la navigation sur le Danube.

II. LARGEUR MINIMA DU CHENAL

Comme il a déjà été indiqué, les travaux de régularisation pour basses eaux sur le secteur Regensburg—Devín ont été entamés en 1918 et régularisaient le lit à une largeur de 70—100—120 m, selon la pente et le débit des différents tronçons de ce secteur.

Toutefois, sur certaines sections, et notamment en aval de Regensburg, la profondeur du chenal est restée inférieure à 20 dm auprès des largeurs mentionnées.

L'expérience acquise et l'établissement des courbes hypsographiques effectué en 1960 ainsi que leur étude approfondie ont permis d'établir qu'une profondeur de chenal de 20 dm, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation, ne peut être obtenue qu'auprès d'une largeur de chenal de 40—50 m.

D'autre part, sur la section Regensburg—Straubing (km 2379—2321), la profondeur de 20 dm ne peut être assurée que sur une largeur de lit permettant la navigation en sens unique seulement, avec quelques endroits pour la reccontre sans entraves des convois.

Sur la section Straubing—Deggendorf, les conditions de navigation sont meilleures par suite de la pente.

En aval du confluent de l'Isar, on peut, grâce à l'augmentation du débit, assurer une largeur de chenal permettant la navigation dans les deux sens.

En aval de l'Inn, la largeur minima du chenal auprès d'une profondeur de 20 dm varie, comme indiqué dans le tableau suivant :

Section du fleuve	Largeur minima du chenal	
	sur les seuils en m	dans les courbes en m
Confluent de l'Inn — confluent de l'Enns, km 2225 — 2112	140	100
Confluent de l'Enns — confluent de l'Ybbs, km 2112 — 2057	140	110
Confluent de l'Ybbs — confluent du Traisen, km 2057—1988	140	120
Confluent du Traisen — Vienne - Nussdorf, km 1988 — 1934	150	130
Coupure de Vienne, km 1934—1919.....	160	—
Accès du canal Vienne—Devín, km 1919—1879....	160	130

Remarque: Les données figurant dans le tableau ne se rapportent pas aux tronçons de lit à fond rocheux.

Sur les sections canalisées du fleuve, entre le confluent de l'Inn et Vienne, la largeur minima du chenal est de 150 m auprès d'une profondeur de 27 dm.

Compte tenu de cette analyse des largeurs limitatives du chenal actuel et des compositions de convoi les plus usitées, il convient d'adopter les largeurs de chenal minima indiquées ci-après et calculées comme suit :

1. *Sur le secteur Regensburg — confluent de l'Inn (km 2379—2225,30) :*

Première étape — avant la canalisation du fleuve.

a) Sur les sections à navigation en sens unique :

Pour la navigation vers l'aval, il a été tenu compte de convois composés de deux chalands remorqués en une rangée de front.

Pour la navigation vers l'amont, il a été tenu compte de convois composés de 4 bâtiments remorqués à la file. En cas de remorquage à l'aide d'un remorqueur à roues le convoi aura une largeur de 20 m.

En conséquence, la largeur du chenal doit être d'au moins 40 m, calculée comme suit : largeur du convoi — 20 m ; réserve de 10 m de chaque côté (20+10+10=40 m).

b) Sur les sections à navigation dans les deux sens :

Pour la navigation vers l'aval, il a été tenu compte de convois composés de 2 chalands remorqués en une rangée de front.

Pour la navigation vers l'amont, il a été tenu compte de convois composés de 4 bâtiments remorqués à la file. En cas de remorquage à l'aide d'un remorqueur à roues, le convoi aura une largeur de 20 m.

En conséquence, la largeur minima du chenal sur ce secteur doit être d'au moins 70 m si l'on prend en considération deux largeurs de convois de 20 m, une réserve de 10 m entre les deux convois et de 10 m entre chaque convoi et la rive ($2 \times 20 + 3 \times 10 = 70$ m).

Dans les deux cas il faut tenir compte de la nécessité d'augmenter la largeur dans les courbes.

Deuxième étape — après la canalisation du fleuve.

Dans la deuxième étape, la largeur minima du chenal doit être augmentée à 100 m sur les sections à lit à terrain meuble et à 70 m sur les sections à lit rocheux, et ce non seulement dans le bief amont, mais également en aval de l'écluse.

2. *Sur la section confluent de l'Inn — Vienne (km 2225,32 — 1924) :*

Première étape — avant la canalisation du fleuve.

Sur cette section, la composition des convois est réglementée comme suit : les convois avalants sont formés de 4 bâtiments, dont 3 en charge remorqués en une rangée de front, et un à léger accouplé au bord gauche du remorqueur ; la largeur maxima admise pour un convoi est de 30 m.

Les convois montants sont composés de 4 bâtiments remorqués à la file (largeur du remorqueur à roues — 20 m).

Sur la section confluent de l'Inn — Vienne, la largeur de chenal nécessaire pour assurer la rencontre de deux convois est de 120 m, calculée comme suit : largeur de deux convois : $30 + 20 = 50$ m ; réserve entre les convois : 30 m ; réserve de chaque côté de la rive : 20 m ($50 + 30 + 2 \times 20 = 120$ m).

Il faut également noter qu'il existe sur cette section des tronçons difficiles et pour cette raison on peut admettre dans les mouilles des sections constituées d'un terrain meuble une largeur de chenal de 100 m.

L'élargissement du chenal sur les sections de fleuve à lit rocheux demande de grands investissements et ainsi il ne semble pas utile d'y prévoir, avant la construction des barrages, la largeur recommandée pour les sections à terrain meuble.

En conséquence, la largeur de chenal minima prévue pour les sections à fond rocheux est de 70 m ; sur les tronçons particulièrement difficiles il suffit, par exception, de garantir une largeur de 60 m assurant la navigation en sens unique.

Deuxième étape — après la canalisation du fleuve.

La largeur de chenal minima prévue pour après la canalisation de ce secteur est de 150 m.

3. *Sur le secteur Vienne — Devin (km 1924 — 1880,26).*

Première étape — avant la canalisation du fleuve.

Les compositions de convoi dont il convient de tenir compte avant la canalisation de ce secteur sont identiques à celles admises pour la section confluent de l'Inn — Vienne.

Ainsi, pour assurer la rencontre sans entraves de deux convois, il convient de garantir une largeur de chenal de 120 m, calculée comme suit : $50 + 30 + 2 \times 20 = 120$ m.

Sur les sections particulièrement difficiles, à terrain meuble, une largeur de chenal de 100 m peut être admise.

Sur les sections à lit rocheux, la largeur de chenal minima prévue pour avant la construction des barrages est de 70 m.

Deuxième étape — après la canalisation du fleuve.

Après la construction des barrages, il sera possible d'envisager pour cette section une composition de convoi identique à celle prévue pour la section Devin—Gönyü.

Pour assurer la rencontre de deux convois, il convient de garantir une largeur de chenal de 150 m, calculée comme suit : largeur d'un convoi : 40 m ; réserve entre les deux convois : 30 m ; réserve de chaque côté de la rive : 20 m ($2 \times 40 + 30 + 2 \times 20 = 150$ m).

4. Secteur des Portes de Fer (km 1048—931) :

Sur proposition de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, une largeur de chenal minima de 60 m a été adoptée pour le secteur des Portes de Fer, pour la première période de la première étape des grands travaux sur le Danube.

5. Canaux latéraux :

Pour assurer la rencontre de deux convois dans les canaux latéraux, il convient d'avoir une largeur de chenal de 150 m, calculée comme suit : largeur d'un convoi : 40 m ; réserve entre les convois : 30 m ; réserve de chaque côté du canal, avec une profondeur de 3,5 m : 20 m ($2 \times 40 + 30 + 2 \times 20 = 150$ m).

6. Canal de Sulina (secteur du Danube maritime, km 170—0) :

Pour assurer la rencontre de deux navires, il convient d'avoir une largeur de chenal minima de 60 m. Actuellement, cette largeur existe déjà.

§ III. RAYON DE COURBURE MINIMUM DU CHENAL

Sur la base des données reçues de la part des organismes compétents de la République Fédérale d'Allemagne et de la République d'Autriche, l'appareil de la Commission a dressé un tableau (Annexe II) donnant les rayons de courbure minima existant actuellement sur le secteur Regensburg—Devin. Ce tableau indique les sections où les rayons de courbure du chenal sont inférieurs à 800 m sur le secteur allemand et à 1000 m sur le secteur autrichien du Danube.

Comme il découle du tableau, il existe sur le secteur allemand du Danube 6 courbes ayant un rayon de courbure de 300 m, 31 courbes au rayon de courbure de 300—500 m et 39 courbes au rayon de courbure de 500 à 800 m.

L'augmentation des rayons de courbure sur ce secteur par l'exécution de travaux de régularisation présente des difficultés car, pratiquement, elle exigerait la création d'un nouveau lit.

L'augmentation des rayons de courbure sur la section en amont de Straubing pourra être réalisée seulement après la canalisation du fleuve.

Sur la section en aval de Straubing, on peut adopter un rayon de courbure minimum de 500 m, qui répond aux exigences des compositions de convois admises sur ce secteur, comme cela a déjà été indiqué au § II. de l'Argumentation.

Sur les secteurs germano—autrichien et autrichien, la situation est identique à celle qui existe sur le secteur allemand du Danube. Ici, il y a 3 courbes ayant un rayon de courbure de 300 m, 12 courbes au rayon de courbure de 300 à 500 m et 28 courbes ont un rayon de courbure de 500 à 900 m.

Par suite des conditions morphologiques du fleuve, l'augmentation des rayons de courbure par l'exécution de travaux de régularisation présente des difficultés, et ce n'est qu'après la construction des barrages que pourront être obtenus des rayons de courbure minima de 350 m en amont de Krems et de 900 m en aval de Krems.

B. GABARITS DES PASSES NAVIGABLES DES PONTS

§ IV. LARGEUR LIBRE

L'appareil de la Commission a dressé un tableau (Annexe III) pour indiquer les gabarits actuels des passes navigables des ponts situés sur le parcours navigable du Danube en amont de Devin.

Il découle de ce tableau que sur les 13 ponts du secteur allemand du Danube (à l'exclusion des 2 ponts pour piétons traversant les écluses), 3 ponts ont une largeur libre de moins de 50 m, 8 ponts une largeur de 50—70 m et 2 ponts seulement plus de 100 m.

Sur les 14 ponts du secteur autrichien du Danube (à l'exclusion de 2 ponts d'écluse), 2 ponts ont une largeur libre de moins de 70 m, 8 ponts une largeur de 70—80 m, 1 pont une largeur de 93 m et 3 ponts seulement plus de 100 m.

1. Sur le secteur Regensburg—Devin (km 2379—1880,26) :

Lors de la construction de nouveaux ponts et de la reconstruction d'anciens ponts, il convient de prévoir sur ce secteur une largeur libre d'au moins 100 m.

Cette valeur correspond à la largeur de chenal minima fixée au § II. Etant donné que les piles de pont se trouvant dans le lit causent des entraves tant à la navigation qu'à l'écoulement des alluvions et des crues, il convient de disposer d'une largeur de plus de 100 m entre les piles, tandis que sur le secteur Regensburg—Straubing à faible largeur de chenal, il convient de construire des ponts dont les piles seraient bâties en dehors du lit.

En attendant la reconstruction des anciens ponts, il serait utile d'aménager des deuxième passes navigables qui permettraient le trafic dans les deux sens.

2. Sur le secteur Brăila—Sulina (km 170—0):

La largeur envisagée pour les passes navigables des ponts situés sur ce secteur est de 180 m.

Cette largeur répond aux exigences actuelles et futures de la navigation et assure le passage des convois poussés.

§ V. HAUTEUR LIBRE

a) Sur les sections à courant libre :

Comme il a déjà été indiqué au § IV, l'appareil de la Commission a dressé le tableau des gabarits des passes navigables des ponts situés en amont de Devín (Annexe III).

Il découle de ce tableau que sur le secteur allemand du Danube 2 ponts seulement ont une hauteur libre (rapportée au haut-niveau navigable) de plus de 8 m, 8 ponts de plus de 6,4 m et 5 ponts de moins de 6,4 m.

Pour que ce secteur ne constitue pas à l'avenir une entrave au développement de la navigation sur le Danube, il est recommandé d'y adopter pour les passes navigables de pont une hauteur libre d'au moins 10 m au-dessus du haut-niveau navigable.

Ce tableau fait ressortir également que sur le secteur autrichien du Danube 2 ponts, situés en aval de Vienne, ont des passes navigables ayant une hauteur libre de plus de 10 m. Les autres 12 ponts situés en amont de Vienne ont une hauteur libre de moins de 8 m au-dessus du haut-niveau navigable.

Le plan de perspective envisage d'élever les passes navigables de ces ponts de manière à obtenir une hauteur libre de 8 m. En conséquence, il est recommandé d'adopter pour les passes navigables de pont les hauteurs libres suivantes, rapportées au haut-niveau navigable :

1. sur le secteur Regensburg—Vienne... — au moins 8,0 m

2. sur le secteur Vienne—Devín..... — au moins 10,0 m

3. sur le secteur Brăila—Sulina, tenant compte des particularités de la navigation maritime et aussi de la possibilité que des bateaux maritimes à grand tonnage empruntent le fleuve, il serait nécessaire d'établir pour les passes navigables des ponts une hauteur libre d'au moins 38 m, rapportée au haut-niveau navigable d'une durée de 1%.

Cette valeur tient déjà compte de la possibilité de l'élévation du niveau du Danube par suite de la construction de digues de protection du delta.

b) Sur les sections de fleuve où les conditions de la navigation seront améliorées par éclusage :

Il est proposé d'adopter pour la hauteur libre des passes navigables des ponts sur le secteur Regensburg—Devín les valeurs qui ont été prévues pour les sections à courant libre, à savoir :

1. sur le secteur Regensburg—Vienne... — au moins 8,0 m

2. sur le secteur Vienne—Devín..... — au moins 8,0 m

3. sur le secteur Brăila—Sulina, dans les régions des retenues et

notamment dans les zones situées à proximité des barrages où les niveaux seront constants pendant une longue période de temps, il a été proposé, pour assurer le passage sans entrave des bâtiments à grand tirant d'air, d'adopter une hauteur libre d'au moins 39 m au-dessus du niveau de retenue normale.

Si l'installation de câbles aériens à travers le fleuve s'avérait nécessaire sur le secteur Brăila—Sulina, la hauteur libre minima du passage sous ces câbles ne devra pas être inférieure à la hauteur libre de passe navigable de pont recommandée pour ce secteur.

C. GABARITS DES ECLUSES

§ VI. DIMENSIONS MINIMA DES ECLUSES

(à titre d'orientation)

Comme on le sait, il existe actuellement sur le Haut-Danube trois écluses : Kachlet (km 2230,5), Jochenstein (km 2223,33) et Ybbs-Persenbeug (km 2060).

Toutes les trois écluses ont des sas accolés aux gabarits de 230×24 m ; la profondeur au seuil dans l'écluse Kachlet est de 3,5 m, dans celle de Jochenstein, de 2,9 m et dans celle de Ybbs, de 3,75 m. Le barrage d'Aschach, en voie de construction, aura 2 sas accolés aux gabarits de 230×24 m, avec une profondeur au seuil de 4,05 m.

Les dimensions susmentionnées ont été calculées pour l'éclusage simultané de convois composés d'un remorqueur et de 4 chalands accouplés en deux rangées, et ayant les dimensions suivantes : longueur 75—80 m ; largeur 9,5—10 m.

La longueur et la largeur utiles des écluses répondent aux exigences actuelles et futures de la navigation et l'on peut considérer que le gabarit de 230×24 m est justifié du point de vue économique. Aussi prévoit-on pour le secteur Regensburg—Gönyü des écluses ayant les mêmes longueur et largeur.

En ce qui concerne profondeur au seuil, il serait utile, vu les perspectives du développement de la navigation sur le Danube, de diviser le Haut-Danube en les deux secteurs suivants : Regensburg — Vienne et Vienne — Devin.

1. Pour le secteur *Regensburg—Vienne* il convient de prendre en considération des bâtiments ayant un tirant d'eau de 2,5 m et de prévoir une réserve adéquate pour les cas d'arrêt instantané de la centrale hydro-électrique, provoquant un retour de vague et une baisse de niveau de 1—1,5 m en aval du barrage, baisse variant selon le débit d'eau de la centrale hydro-électrique et les conditions topographiques de la région où se situe le barrage. Vu les perspectives du développement de la navigation sur le Danube, il convient d'avoir sur ce secteur une profondeur au seuil d'au moins 4 m, qui ne peut être réduite à 3,5 m que dans des cas exceptionnels.

2. Sur le secteur *Vienne—Devin*, il semble utile d'adopter, dans l'intérêt de la navigation, une profondeur au seuil de 4,5 m, qui permettra aux grands bâtiments de navigation mixte (maritime et fluviale) de monter sans entraves jusqu'à Vienne. En ce qui concerne le secteur en aval de

Devin, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube fixent une profondeur au seuil de 4,5 m.

D. HAUTEUR LIBRE DES CABLES AERIENS TRAVERSANT LE FLEUVE

§ VII. HAUTEUR LIBRE DES CABLES AERIENS AU-DESSUS DU HAUT-NIVEAU NAVIGABLE ADOPTE OU DU NIVEAU DE RETENUE NORMALE

L'appareil de la Commission a dressé le tableau des hauteurs libres des câbles aériens traversant le fleuve sur le secteur Regensburg—Gönyü (Annexe IV), qui présente ces hauteurs rapportées au haut-niveau navigable du secteur traité.

Sur les 19 câbles aériens à haute tension installés sur le secteur allemand du Danube, 6 câbles seulement ont actuellement une hauteur libre de plus de 19 m. Au cours des années à venir, il serait nécessaire d'augmenter la hauteur libre de ces câbles afin qu'elle corresponde à la hauteur recommandée.

Des 20 câbles aériens installés sur le secteur autrichien du Danube, 11 câbles ont une hauteur libre supérieure aux gabarits recommandés. Il convient d'élever, au cours des années à venir, la hauteur des 9 autres câbles à la hauteur recommandée.

Sur les 18 câbles de bac installés sur le secteur allemand du Danube, actuellement un seul a la hauteur libre recommandée. Les autres seront relevés au cours des années à venir pour correspondre à la hauteur libre adoptée.

Sur 17 câbles de bac du secteur autrichien du Danube, 5 câbles ont une hauteur libre correspondant à celle fixée dans les Recommandations, celle des 12 autres devra être augmentée.

Dans l'intérêt de la navigation, il convient d'adopter pour les câbles aériens traversant le fleuve sur le secteur en amont de Devin, les valeurs fixées dans les Recommandations pour le secteur Devin—Sulina (doc. CD/SES 18/22, du 25 janvier 1960), notamment :

- a) pour les câbles téléphoniques, télégraphiques et autres à basse tension, ainsi que pour les câbles des bacs..... — au moins 16,5 m
- b) pour les câbles à haute tension, jusqu'à 110 kV — au moins 19 m
- c) pour les câbles à haute tension de plus de 110 kV, la hauteur libre visée sous point b) doit être augmentée de 1 cm pour chaque kV supplémentaire.

I I I. ANNEXES

a) Etiage navigable et de régularisation

1. Sur le secteur allemand du Danube :

L'étiage navigable et de régularisation sur le secteur allemand du Danube, de Regensburg à Kachlet, a été calculé sur la base d'un débit d'eau de 210 m³/s, relevé à la station hydrométrique Schwabelweis, et de 338 m³/s relevé à la station hydrométrique Hofkirchen. Ces débits ont une durée annuelle de 326 jours, calculée pour la période 1926—1959. Auprès d'une présence de glaces annuelle de 23 jours, ces débits ont une durée de 89,2% $\left(\frac{326-21}{365-23} - 89,2\%\right)$.

La durée de ce niveau est de 4,8% inférieure à celle de l'étiage navigable et de régularisation adopté par la Commission du Danube pour le secteur en aval de Devín.

Le débit d'eau de 184 m³/s relevé à la station hydrométrique de Schwabelweis correspond à une durée de 94% et à une profondeur de 18,2 dm sur la section Regensburg—Deggendorf. Le débit d'eau de 300 m³/s relevé à la station hydrométrique Hofkirchen correspond à une durée annuelle moyenne de 94% et à une profondeur de 20 dm sur les seuils situés en aval de Deggendorf.

2. Sur le secteur autrichien du Danube :

L'étiage navigable et de régularisation adopté pour le secteur autrichien du Danube de Jochenstein à Devín correspond au niveau calculé pour une période de 56 ans (de 1894 à 1949), sur la base des débits d'eau d'une durée de 93,1% (340 jours par an), compte tenu des glaces. Cet étiage est de 21 cm inférieur à l'étiage adopté pour le secteur en aval de Devín.

Le tableau suivant présente les cotes de l'étiage navigable et de régularisation aux stations hydrométriques principales situées sur le secteur Regensburg—Devín.

TABLEAU

des cotes de l'étiage navigable et de régularisation des principales stations hydrométriques situées sur le secteur Regensburg-Devín

No d'ordre	Station hydrométrique principale	Distance de Sulina (km)	Cote fixée de l'étiage navigable et de régularisation au-dessus du « 0 » de la station hydrométrique en cm
1.	Schwabelweis	2376,15	116
2.	Straubing	2321,29	149
3.	Deggendorf	2284,59	229
4.	Niederalteich	2276,22	250
5.	Hofkirchen	2256,86	233
6.	Vilshofen	2249,15	306
7.	Passau-Maximilianbrücke	2226,70	426
8.	Passau-Ilzstadt	2225,25	432
9.	Engelhartszell	2200,66	110
10.	Linz	2135,17	110
11.	Abwinden	2119,94	125
12.	Mauthausen	2111,85	123
13.	Schwarzholz	2108,38	162
14.	Grein	2079,01	684
15.	Ybbs	2058,79	190
16.	Melk	2035,98	118
17.	Stein	2004,06	155
18.	Altenwörth	1980,26	107
19.	Tulln	1963,33	156
20.	Greifenstein	1949,09	93
21.	Vienne-Reichsbrücke	1929,09	137
22.	Hainburg	1883,92	203

b) Détermination du haut niveau navigable

Le haut niveau navigable adopté dans le présent « Complément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube » est un niveau ayant une durée de 2% pour le secteur Regensburg—Kachlet, et pour le secteur autrichien du Danube un niveau ayant une durée de 5 jours par an, compte tenu des phénomènes de glace. La période de calcul du haut niveau navigable correspond, dans les deux cas, à la période prise pour le calcul de l'étiage navigable sur ce secteur.

En vue de l'analyse de la durée du haut niveau navigable proposé, pour le secteur allemand du Danube ont été dépouillées les données pour la période 1926—1959, et pour le secteur autrichien du Danube, celles pour la période 1891—1949.

T A B L E A U

des cotes du haut niveau navigable d'après les stations hydrométriques principales situées sur le secteur Regensburg-Devín

No d'ordre	Station hydrométrique	Distance de Sulina en km	Cote du niveau au-dessus du « 0 » de la station hydrométrique en cm		Différence en cm
			maximum (sans glace)	haut niveau navigable	
1	2	3	4	5	6
1.	Schwabelweis	2376,15	656	470	186
2.	Straubing	2321,29	663	470	193
3.	Deggendorf	2284,59	748	530	218
4.	Niederalteich	2276,22	775	530	245
5.	Hofkirchen	2256,86	698	470	228
6.	Vilshofen	2249,15	683	467	216
7.	Passau-Maximilianbrücke	2226,70	1220	720	500
8.	Passau-Ilzstadt	2225,25	1230	720	510
9.	Engelhartzell	2200,66	1026	650	376
10.	Linz	2135,17	944	647	297
11.	Abwinden	2119,94	844	652	192
12.	Mauthausen	2111,85	974	670	304
13.	Schwarzholz	2108,38	910	700	210
14.	Grein	2079,10	1406	920	486
15.	Ybbs	2058,79	1015	695	320
16.	Melk	2035,98	970	633	337
17.	Stein	2004,06	942	667	275
18.	Altenwörth	1980,26	847	621	226
19.	Tulln	1963,33	883	657	226
20.	Greifenstein	1949,09	859	614	245
21.	Vienne-Reichsbrücke	1929,09	893	660	233
22.	Hainburg	1883,92	943	698	245

c) Niveau de retenue normale

Le niveau de retenue normale adopté est le niveau du bief amont, auprès de la cote à l'exploitation maxima du barrage.

TABLEAU

des profondeurs minima relevées sur les seuils du secteur Regensburg-Devín

Secteur du Danube	Seuils			Largeur du chenal en m auprès d'une profondeur de		Longueur en m
	Nom	km	Profondeur en dm	16 dm	20 dm	
Secteur allemand	Kreuzhof	2373,0	17	70	—	400
km 2379,48	Grüner Wörth	2371,0	18	60	—	400
— 2223,15	Klein Demling	2365,9	>20	40	15	400
(données pour 1960)	Friesheim	2363,4	>20	70	30	500
	Illkofen	2361,5	17,5	60	—	600
	Frengkofen	2360,3	19	50	—	200
	Aufeld	2359,4	19,5	80	—	100
	Kruckenburg	2358,7	18	70	—	200
	Eltheim	2356,4	>20	70	60	—
	Geisting	2354,6	18	55	—	300
	Seppenhäuser	2353,5	>20	80	10	300
	Pfalter	2350,6	19	60	—	100
	Gmünd	2344,4	20	70	50	—
	Gmünderau	2346,0	18	60	—	800
	Niederachdorf	2344,4	17	80	—	500
	Pondorf	2340,6	>20	60	15	500
	Landstorf	2333,5	17	50	—	500
	Wundermühle	2323,4	19	50	—	400
	Straubing	2322,2	19	70	—	400
	Bogen	2310,0	20	110	50	1000
	Germansdorf	2308,3	20	110	65	800
	Lenzig	2304,3	>20	110	30	800
	Loh	2262,6	>20	110	20	600
	Ottach	2260,8	>20	70	50	300
	Künzing	2258,6	>20	70	40	350

Secteur germano-autrichien (km 2223,15—2201,77)	} pas de données
Secteur autrichien (km 2201,77—1880,26)	
Secteur austro-tchécoslovaque (km 1880,26—1872,70)	

TABLEAU

des rayons de courbure du chenal sur le secteur allemand du Danube
(inférieurs à 800 m) et sur les secteurs germano-autrichien et autrichien
(inférieurs à 1000 m)

Secteur	Régions, établies d'après les routiers du Danube, où la navigation est entravée par les faibles rayons de courbure du chenal (inférieurs à 800 m, respectivement à 1000 m)		
	Région	km	Rayon de courbure en m
1	2	3	4
Secteur allemand km 2379,48 — 2223,15	Regensburg	2377,3 — 2377,1	700
	Regensburg	2377,1 — 2376,8	700
	Schwalbeweis	2376,4 — 2376,2	700
	Schwabelweis	2375,1 — 2374,8	700
	Tegernheim	2373,2 — 2372,1	700
	Donaustauf	2369,5 — 2369,3	700
	Donaustauf	2369,3 — 2368,8	600
	Klein Demling	2366,0 — 2365,6	600
	Demling	2365,1 — 2364,8	500
	Demling	2364,8 — 2364,4	600
	Friesheim	2364,4 — 2364,1	800
	Illhofen	2362,3 — 2362,0	800
	Frenghofen	2361,6 — 2361,0	800
	Kruckenburg	2359,3 — 2358,9	800
	Eltheim	2356,1 — 2355,8	370
	Geissling	2355,8 — 2355,0	500
	Geissling	2354,2 — 2354,0	500
	Seppenhäusen	2352,2 — 2351,7	450
	Pfatter	2351,7 — 2351,1	800
	Wörth	2350,7 — 2350,2	400
	Wörth	2348,8 — 2348,4	400
	Niederachdorf	2344,4 — 2343,7	500
	Niederachdorf	2343,5 — 2342,9	750
	Niederachdorf	2342,9 — 2342,6	500
	Aholting	2342,6 — 2342,2	400
	Aholting	2342,2 — 2342,1	700
	Aholting	2342,1 — 2341,4	500
	Pondorf	2340,9 — 2340,7	600
	Pondorf	2340,7 — 2340,3	325
	Zeitldorn	2340,0 — 2339,3	600
	Oberzeitldorn	2339,0 — 2338,6	450
	Kirchroth	2337,3 — 2337,0	325
	Kirchroth	2337,0 — 2336,6	600
Kirchroth	2336,6 — 2336,3	500	
Kirchroth	2336,3 — 2335,8	800	
Obermotzing	2335,5 — 2335,2	300	

1	2	3	4
	Obermotzing	2335,2—2334,8	400
	Niedermotzing	2334,5—2334,3	500
	Landstorf	2332,7—2332,3	500
	Alburg	2332,3—2331,8	600
	Pittrich	2330,7—2330,3	500
	Pittrich	2330,3—2330,0	450
	Kössnach	2330,0—2329,2	750
	Sossau	2328,3—2328,1	300
	Sossau	2328,1—2327,5	600
	Sossau	2327,5—2327,1	450
	Überau	2326,8—2326,4	500
	Überau	2326,4—2326,0	600
	Überau	2326,0—2325,6	500
	Überau	2325,6—2325,0	700
	Kagers	2324,6—2324,4	700
	Hornsdorf	2324,0—2323,5	700
	Wundermühle	2323,3—2322,9	300
	Wundemühle	2322,9—2322,4	600
	Kagers	2322,2—2321,7	600
	Straubing	2321,7—2321,3	300
	Straubing	2321,1—2321,0	450
	Thurmhof	2319,2—2318,7	400
	Thurmhof	2318,7—2318,0	700
	Hofstetten	2317,2—2316,8	350
	Hofstetten	2316,8—2316,7	700
	Hofstetten	2316,7—2316,6	600
	Reibersdorf	2315,7—2315,4	300
	Reibersdorf	2315,4—2314,9	700
	Reibersdorf	2314,3—2313,9	300
	Einbrach	2307,8—2307,3	700
	Halbmeile	2281,2—2281,0	750
	Seebach	2279,1—2278,4	800
	Mühlham	2271,3—2270,1	700
	Aichel	2267,3—2267,0	420
	Loh	2267,0—2266,6	500
	Berndel	2265,4—2264,7	500
	Winzer	2264,3—2263,7	550
	Endlau	2260,4—2259,2	500
	Hofkirchen	2258,2—2257,5	500
	Hilgartersberg	2254,9—2254,6	750
Secteur germano— autrichien km—2223,15— 2201,77	Löwenmühle	2222,2—2221,6	500
	Krempelstein	2215,6—2215,0	450
	Erlau	2214,4—2213,5	750
	Kitzling	2209,4—2208,6	900
	Viechtenstein	2207,7—2207,0	1000

1	2	3	4
Secteur autrichien km 2201,77— 1880,26	Oberranna	2195,5—2195,1	500
	Schlägen	2186,9—2186,5	350
	Ortmann	2185,0—2184,6	600
	Inzell	2183,6—2182,4	600
	Grafenau	2181,8—2181,3	800
	Grafenau	2181,0—2180,3	900
	Salladoppl	2179,1—2178,6	300
	Kobling	2177,5—2177,0	600
	Kagerer	2176,7—2176,0	800
	Einzinger	2175,7—2175,2	700
	Siefereiner	2174,4—2173,7	900
	Wastlmann	2172,3—2171,9	300
	Bursenmühle	2170,3—2169,8	300
	Untermühl	2169,3—2168,7	500
	Neuhaus	2168,0—2167,5	400
	Aschach	2161,3—2160,6	1000
	Wilhering	2143,6—2143,0	500
	Watscheneck	2139,6—2139,0	900
	Margarethen	2137,8—2137,2	700
	Urlaubstein	2136,6—2135,9	900
	Linz	2133,5—2132,9	800
	Linz	2132,5—2131,9	800
	Weickerlau	2124,3—2123,5	1000
	Maraurer	2117,3—2116,5	700
	Sankt Pantaleon	2107,1—2106,4	1000
	Gauninger	2096,0—2095,4	700
	Hütting	2093,6—2093,0	600
	Eichereck	2082,9—2082,5	600
	Tiefenbach	2080,7—2080,5	500
	Föhre	2079,6—2078,8	500
	Grein	2078,2—2077,9	600
	Rabenstein	2077,3—2077,1	400
	Kellereck	2076,9—2076,5	300
	Ludwig	2076,3—2076,0	300
	Struden	2076,0—2075,6	400
	Sankt Nikola	2075,6—2075,0	600
	Sankt Nikola	2075,0—2074,7	600
	Sarmingstein	2072,8—2072,3	700
	Ybbs	2058,0—2057,3	1000
	Unterhaus	2056,7—2056,0	700
Sarling	2055,4—2055,0	700	
Dierersdorf	2053,4—2052,7	600	
Schönbühel	2030,0—2029,3	1000	
Ober Arnsdorf	2020,4—2019,6	1000	
Mühlau	2011,0—2010,4	600	
Ober Loiben	2008,2—2006,6	1000	

1	2	3	4
	Weichselboden Hollenburg Theiss Kaibelsaum Sulzboden Hainburg Devin	1998,3—1997,5 1995,4—1994,8 1992,7—1992,0 1989,6—1988,7 1981,1—1980,5 1884,3—1883,4 1880,8—1880,0	900 800 1000 1000 1000 900 900
Secteur austro- tchécoslovaque km 1880,26— 1872,70	Wolfsthal	1875,4—1874,6	800

TABLEAU

des gabarits actuels des passes navigables des ponts sur le secteur
Regensburg-Devín

Secteur	Pont	km	Gabarits des ponts		
			Largeur libre en m	Hauteur libre auprès du haut niveau naviga- ble en m	Différence en m par rapport à la hauteur proposée de 6,40 m
Secteur allemand km 2379,48 — 2223,15	Regensburg-Niebelun- gen	2378,45	78,0	7,03	+0,63
	Schwabelweis	2376,82			
	1ère passe gauche . .		46,0	6,47	+0,07
	2ème passe gauche . .		46,0	6,47	+0,07
	Pont portuaire	2376,82	34,0	6,47	+0,07
	Donaustauf	2369,60	42,6	6,36	-0,04
	Straubing	2321,27	91,5	6,08	-0,32
	Bogen	2311,27	58,3	5,39	-1,01
	Pont-rails de Deggen- dorf	2285,87	58,1	4,81	-1,59
	Pont-route de Deggen- dorf	2284,59	74,8	7,37	+0,97
	Vilshofen	2249,16	61,5	8,03	+1,63
	Pont pour piétons sur l'écluse	2230,63	24,0*	6,95	+0,55
	Steinbach	2230,28	60,0	5,90	-0,50
	Passau—Maximilian- brücke	2226,70	51,5	6,49	+0,09
	Passau—Luitpold- brücke	2225,75	114,0	6,70	+0,30
Kreutelstein	2223,28				
passe droite		105,0	10,43	+4,03	
passe gauche		105,0	10,43	+4,03	
Secteur germano — autrichien km 2223,15 — 2201,77	Pont pour piétons sur l'écluse	2203,32	24,0*	7,79	+1,30

*) Largeur de l'écluse.

Secteur	Pont	km	Gabarits des ponts				
			Largeur libre en m	Hauteur libre auprès du haut ni- veau nav- gable, en m	Différence en m par rapport à la hauteur proposée		
					de 8 m	de 10 m	
Secteur autrichien km 2201,77 – 1880,26	Pont-route de Linz – au centre	2135,10	93,00	6,91	–1,09		
	– près des piles..			6,63	–1,37		
	Pont-rails et route de Linz	2133,83	65,00	6,51	–1,49		
	– près de la pile.			6,00	–2,00		
	– sur la rive droite pour les avalants..			80,00	6,51	–1,49	
	Steyregg	2127,68	78,00	6,92	–1,08		
	Mauthausen	2111,05	62,00	6,50	–1,50		
	– pendant les tra- vaux de con- struction						
	– après l'achève- ment des tra- vaux de con- struction						76,00	6,50	–1,50
	Ecluse Ybbs–Per- senbeug :						
	Pont-route	2060,42	24,00 × 2*	7,96	–0,04		
	Pont de service . . .	2060,17	24,00 × 2*	7,82	–0,18		
	Stein	2003,53	80,00	7,09	–0,91		
	Krems	2001,51	80,00	7,06	–0,94		
	Tulln	1963,16	80,00	7,55	–0,45		
	Vienne :						
	Nord-Westbahn- brücke	1932,62	81,00	6,43	–1,57		
	Floridsdorferbrücke	1931,68	80,00	6,43	–1,57		
	Nordbahnbrücke . .	1931,20	79,00	6,63	–1,37		
	Reichsbrücke	1928,89	210,00		7,62	–0,38	
	– au centre				6,44	–1,56	
	– près de la pile..						
	– près de la tête de pont droite						
Ostbahnbrücke . . .	1924,96	75,00	6,63	–1,37			
Pont de pipe-line Mannswörth	1917,70	215,00					
– au centre				12,97	+2,97		
– sur la rive droite				8,54	–1,46		
– près de la pile . .				8,54	–1,46		

*) Largeur de l'écluse.

Secteur	Pont	km	Gabarits des ponts			
			Largeur libre en m	Hauteur libre auprès du haut niveau navigable en m	Différence en m par rapport à la hauteur proposée	
					de 8 m	de 10 m
	Pont de pipe-line Barbarabrücke .. - au centre - près des rives..	1914,35	290,00	13,21 9,26	+3,21 -0,74	
Secteur austro- tchécoslo- vaque km 1880,26 - 1872,70						

TABLEAU

des hauteurs libres des câbles aériens traversant le fleuve sur le secteur
Regensburg-Devín

Secteur	Position des câbles aériens		Hauteur libre auprès du plus haut niveau navigable, en m
	Lieu	km	
1	2	3	4
Secteur allemand km 2379,48 – 2223,15	Schwabelweis	2376,35	21,87
	Schwabelweis	2375,33	16,52
	Tegernheim	2374,56	21,29
	Pfaffer	2350,43	13,93
	Pfatter	2350,41	11,34
	Obermotzing	2334,24	15,48
	Straubing	2320,67	15,91
	Reibersdorf	2315,47	10,98
	Sand	2311,66	17,58
	Irlbach	2300,64	12,77
	Niederaltich	2275,38	14,27
	Hofkirchen	2257,21	15,10
	Windorf	2246,67	23,40
	Seestetten	2238,62	20,85
	Ecluse Kachlet	2230,33	12,71
	Steinbachmühle	2230,05	15,24
Passau	2227,30	20,46	
Passau	2227,28	16,40	
Secteur germano- autrichien km 2223,15 – 2201,77	Jochenstein	2202,31	27,54
Secteur autrichien km 2201,77 – 1880,26	Engelhartszell – câble à haute tension ...	2202,3	27,54
	Engelhartszell – câble à basse tension ...	2200,6	16,30
	Kramesau – câble à haute tension	2198,58	14,38
	Niederranna – câble à haute tension ...	2194,28	14,51
	Schlägen – câble à basse tension	2186,92	13,26
	Aschaçh – câble à haute tension	2159,58	19,33
	Müllerhaus – câble à haute tension ...	2148,46	19,98

1	2	3	4
Secteur autrichien km 2201,77-1880,26	Linz-Vöest - câble à haute tension ... Linz confluent du Traun - câble à haute tension Reifendorf - câble à haute tension Dornach - câble à haute tension Tiefenbach - câble à basse tension Ybbs - câble à haute tension Marbach - câble à haute tension Hollenburg - câble à haute tension Hollenburg Au - câ- ble à haute tension Kronau - câble à haute tension Kritzendorf - câble à haute tension.... Tuttendörfel - câble à haute tension.... Vienne - câble à haute tension	2127,91 2124,60 2110,50 2084,40 2080,33 2061,53 2049,56 1994,90 1991,30 1966,10 1945,15 1941,20 1920,50	23,38 17,50 18,00 16,50 18,50 21,00 19,26 18,93 23,81 22,56 19,00 18,40 23,69
Secteur austro- tchécoslovaque km 1880,26-1872,70			

TABLEAU
des hauteurs libres des câbles de bacs

Secteur	Position des câbles		Hauteur libre auprès du plus haut niveau navigable, en m
	Lieu	km	
1	2	3	4
Secteur allemand km 2379,48 – 2223,15	Schwabelweis	2376,15	11,0
	Frengkofen	2360,93	11,0
	Pfatter	2350,48	11,0
	Irling	2345,66	11,0
	Niederachdorf	2344,15	11,0
	Sand	2312,22	10,75
	Hermannsdorf	2309,0	13,50
	Pfelling	2305,86	13,50
	Irlbach	2302,11	12,0
	Maria Posching	2297,34	11,0
	Melten	2289,08	11,0
	Isarmünd	2280,68	11,76
	Niederalteich	2276,20	10,27
	Winzer – Aichet ...	2267,45	9,58
	Ottach – Loh	2263,64	13,64
	Hofkirchen	2257,07	9,87
	Pleinting	2254,97	10,75
Sandbach	2242,23	16,37	
Secteur germano- autrichien km 2223,15 – 2201,77			
Secteur autrichien km 2201,77 – 1880,26	Engelhartszell	2201,20	16,50
	Niederranna	2194,39	14,50
	Obermühl	2177,44	26,11
	Aschach	2160,46	16,45
	Ottensheim	2144,37	16,50
	Linz-Margarethen ...	2137,19	13,40
	Mauthausen	2112,33	11,05
	Tiefenbach	2080,85	16,50
	Marbach	2049,82	13,26
	Pöchlarn	2044,88	16,39
	Melk	2036,10	13,17
	Spitz	2019,22	12,74
	Weissenkirchen	2013,68	12,85
	Dürnstein	2008,66	16,48
	Traismauer	1987,82	13,08
Korneuburg	1941,86	13,58	
Deutsch Altenburg ..	1887,18	16,37	
Secteur austro- tchécoslovaque km 1880,26 – 1872,70			

**PLAN
DE LA PREMIERE ETAPE DES GRANDS TRAVAUX SUR LE
DANUBE**

Travaux de la première période (1961—1965)

L'article 8 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube prévoit l'établissement, sur la base des propositions et des projets présentés par les Etats danubiens et les Administrations fluviales, du plan général des grands travaux sur le Danube.

Vu la complexité des travaux d'établissement du plan général des grands travaux sur le Danube pour un long terme, la Commission du Danube a chargé l'appareil de la Commission de préparer le Plan des travaux de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le Danube.

Les conditions préliminaires de l'établissement du Plan des grands travaux sur le Danube étaient :

1. l'adoption d'une méthode uniforme pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube — doc. CD/SES 14/26 ;

2. l'adoption de recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube — doc. CD/SES 18/22—1 et doc. CD/SES 20/54.

Le présent Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965), dressé par l'appareil de la Commission sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, a été approuvé par décision de la XX^e session de la Commission du Danube — doc CD/SES 20/25.

La tâche primordiale de ce Plan est d'assurer une profondeur de chenal minima d'au moins 20 dm sur le secteur Regensburg—Brăila et d'au moins 24 pieds sur le secteur Brăila—Sulina, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation.

L'exécution, jusqu'en 1965, des travaux de régularisation projetés assurera la profondeur de chenal requise pour la navigation et permettra d'entreprendre l'élaboration des étapes suivantes du plan des grands travaux sur le Danube.

Tous les éléments des gabarits de chenal prévus dans le Plan des grands travaux sont rapportés à l'étiage navigable et de régularisation du secteur donné, à savoir :

— *Sur les sections à courant libre :*

sur le secteur allemand — au niveau d'une durée de 89,2%, calculé pour la période 1926—1957 ;

sur le secteur autrichien — au niveau RNW 56, d'une durée de 93,1%, calculé pour la période 1894—1949 ;

sur le secteur en aval de Devín — au niveau adopté par la XIV^e session de la Commission du Danube.

— *Sur les secteurs canalisés du fleuve :* au niveau de retenue normale.

CHAPITRE PREMIER

CARACTERISTIQUES GENERALES

I. Conditions actuelles de la navigation sur le Danube

1. Conditions géomorphologiques du Danube.

Par ses indices géomorphologiques, le Danube peut être divisé en sections montagneuses, intermédiaires et de plaine.

a) *Les sections montagneuses* se distinguent par les chaînes de montagnes qui longent le fleuve des deux côtés. Sur de tels secteurs le lit accuse une forte pente provoquant une grande vitesse du courant, dont la puissance a un effet destructif sur les matériaux friables constituant le terrain du lit.

Dans l'ensemble, les 39—40% du Haut-Danube et les 18—20% du Danube Moyen sont des sections montagneuses. Sur le Bas-Danube il n'en existe pas.

b) *Sur les sections intermédiaires*, la pente de surface diminue graduellement, occasionnant une diminution de la vitesse et de la force d'entraînement du courant. Ici, le fleuve n'étant pas à même d'emporter la totalité son débit solide, il en dépose une grande partie dans le lit. Sur de telles sections le fond du lit s'élève et acquiert un caractère instable.

Sur le Haut-Danube il n'y a presque pas de sections intermédiaires et celles qu'on y rencontre ne sont que très courtes. La seule section intermédiaire importante se trouve à l'ouest de la Petite Plaine Pannonique, entre Bratislava et Gönyü (km 1870—1791).

c) *Sur les sections de plaine*, le tracé du lit change peu (si l'on ne tient pas compte du faible développement des courbes dont la position se modifie lentement). Mais à l'intérieur du lit il se produit constamment des affouillements et des atterrissements irréguliers. Les seuils changent souvent de forme et de position.

En examinant le profil en long du Danube du point de vue géomorphologique on peut y relever deux points caractéristiques : le premier est la rupture de pente à Palkovičovo (km 1810) et le deuxième, le secteur des Portes de Fer.

Le tableau ci-après présente en pourcentage les valeurs de la pente moyenne.

Tableau 1

Secteur	km	Pente exprimée en %
Regensburg — Vilshofen	2379 — 2249	0,21
Vilshofen — Engelhartzell	2249 — 2201	canalisé
Engelhartzell — Linz	2201 — 2135	0,450
Linz — Devín	2135 — 1879	0,445*
Devín — Palkovičovo	1879 — 1810	0,354
Palkovičovo — Gönyü	1810 — 1791	0,172
Gönyü — Moldova-Veche	1791 — 1048	0,1 — 0,058
Moldova-Veche — Turnu Severin	1048 — 931	0,4 — 2,0
Turnu Severin — Sulina	931 — 0	0,05 — 0,01

*) Sur le secteur Linz — Devín, la section de la centrale hydro-électrique Ybbs — Persenbeug est également canalisée.

Les profils en travers du Danube varient en fonction des conditions géomorphologiques du lit.

Sur les sections montagneuses, le lit du Danube est resté en général à l'état naturel, avec un lit à fond rocheux et profond. Dans les régions des rapides, où le fleuve a une forte pente et de faibles profondeurs, la navigation se heurte à de grandes difficultés.

Sur les sections intermédiaires les profils en travers sont larges, dispersés, avec de faibles profondeurs qui influencent défavorablement la navigation.

Sur les sections de plaine, le lit a en général de grandes profondeurs dans la partie concave de ses courbes ; à l'époque des eaux basses et moyennes, il accuse de faibles largeurs.

Sur les seuils, le lit présente en général de grandes largeurs et de faibles profondeurs.

2. Sinuosité du Danube.

La direction du courant dépend des conditions géomorphologiques des rives et du lit, ainsi que du régime des eaux. Sur les sections montagneuses, le fleuve se fraye son cours à travers un tracé de chutes. En conséquence, on y rencontre tant des sections rectilignes relativement longues que des sections sinueuses. Sur les sections intermédiaires la direction du courant est déterminée par le degré de ramification du lit, comme par exemple sur la section Bratislava — Gönyü. Sur les sections de plaine, le fleuve forme en général de grands méandres aux courbes douces ; dans les sinuosités les rayons de courbure sont faibles.

Comme on le sait, la XVIII^e session de la Commission du Danube a adopté en 1960 les « Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube », selon lesquelles le rayon de courbure minimum sur l'axe du chenal doit être, sur tout le parcours navigable du Danube de Devín à Sulina, d'au moins 1000 m auprès de l'étiage navigable et de régularisation ; sur les sections à conditions géomorphologiques défavorables, cette valeur peut être réduite exceptionnellement à 750 m.

Le tableau formant l'Annexe 4 auxdites Recommandations énumère les courbes où le rayon de courbure est inférieur à 1250 m. Comme il ressort de ce tableau, les valeurs du rayon de courbure minimum varient de 300 à 700 m sur les secteurs Bratislava—Gönyü (km 1814—1813), Mohács—Novi Sad (km 1447—1255) et Portes de Fer, tandis que dans la région de l'embouchure, elles varient de 500 à 850 m.

3. *Stabilité du lit.*

Un des problèmes les plus importants du point de vue de la régularisation du fleuve et de la garantie d'un chenal assurant une navigation sans entrave, est celui de la stabilité du lit.

Sur le cours supérieur du Danube il y a des sections à lit instable. Cette instabilité est due à l'approfondissement constant du lit qui atteint annuellement jusqu'à 1 cm sur certaines sections des secteurs allemand et autrichien du fleuve. L'approfondissement du lit provoque la destruction des ouvrages de consolidation des berges, des épis et des digues longitudinales, ce qui exige l'exécution continuelle de travaux de reconstruction.

Sur le secteur intermédiaire du Danube Moyen (Bratislava—Gönyü) l'instabilité du lit est provoquée par la diminution de la pente, qui contribue à une déposition d'alluvions intense entre Palkovičovo et Gönyü et a pour conséquence une élévation constante du fond du lit. Pour assurer les gabarits de chenal nécessaires, il est indispensable d'exécuter des travaux de dragage et de régularisation de grande envergure sur ce secteur.

Les sections où les grands affluents, Drava, Tisza, Szava et Velika Morava, se jettent dans le Danube sont également instables.

A l'époque des crues, les eaux de ces affluents déposent leurs alluvions dans le Danube ce qui provoquent une modification de la direction du courant, résultant en la destruction des rives et la formation de seuils.

Le secteur le plus intéressant au point de vue de la stabilité du lit, est le secteur intermédiaire du Danube Moyen, où la stabilité du lit est étudiée sur la base du jaugeage des débits solides.

4. *Qualités nautiques du fleuve et perspectives de l'amélioration des conditions de la navigation.*

Par sa longueur, le Danube est la plus grande voie navigable de l'Europe Centrale. Sa longueur totale est de 2850 km, dont 2379 km sont accessibles aux grands bâtiments fluviaux.

Traversant différentes régions qui se distinguent par la diversité de leurs conditions géographiques, le lit du Danube comporte de nombreux obstacles et dangers nautiques qui par leur origine se divisent en deux groupes.

Le premier groupe comprend les obstacles situés sur les sections où le fleuve, perçant les contreforts des montagnes, coule à grande vitesse dans un lit à fond et à seuils rocheux. Ici, la navigation se heurte à de grandes difficultés par suite des faibles gabarits du chenal, comme par exemple sur le secteur des Portes de Fer et sur certaines sections du Haut-Danube.

Le deuxième groupe comprend les obstacles qui se rencontrent sur les sections de plaine où par suite de la diminution de la pente, et par conséquent de la force d'entraînement du courant, une grande quantité d'alluvions se dépose dans le lit en formant des bancs et des seuils défavorables à la navigation.

Bien que des grands travaux de régularisation aient été exécutés sur les différentes sections du Danube, il existe encore toujours un grand nombre de seuils qui entravent la navigation normale sur le Danube.

L'exécution des travaux de régularisation envisagés jusqu'en 1965 doit assurer sur les seuils de Devin à Brăila une profondeur de chenal minima de 20 dm, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation.

Les travaux de régularisation qui ont été effectués surtout sur le Haut-Danube, et en partie sur le Danube Moyen, se poursuivent de nos jours encore. Des dragages sont exécutés chaque année sur les seuils limitatifs du fleuve.

Le tableau suivant indique, sur la base des données sur le régime des seuils du Danube dépouillées par l'appareil de la Commission, les profondeurs minima rapportées à l'étiage navigable et de régularisation qui ont été relevées sur les seuils dans la période 1946—1960.

Tableau 2

Secteur	Profondeur minima sur les seuils, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation du secteur	Date d'observation	Période d'observation
Regensburg—Kachlet	17 dm		1960
Jochenstein—Devin	13 dm	15.9.1959	1958—1959
Devin—Szob	11 dm*	20.8.1947	1946—1960
Szob—Mohács	18 dm	16.11.1947	1946—1960
Bezdan—Vince	15 dm	19.10.1948	1946—1960
Secteur des Portes de Fer . . . . .	..	..	..
Calafat—Sillistra	17 dm	21.2.1951	1946—1960
Sillistra—Brăila	13 dm	25.10.1948	1946—1960
Brăila—Sulina	20 pieds	1949	..
Barre de Sulina	16 pieds	1956	..

.. — Pas de données.

* — A la suite des travaux exécutés sur ce secteur la profondeur du chenal, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation adopté, a augmenté en 1961 à 19 dm.

En ce qui concerne les obstacles naturels, les secteurs ci-dessous mentionnés sont particulièrement défavorables à la navigation :

— sur le Haut-Danube, les sections rocheuses situées dans la région de Struden-Grein, à Aschach et à Kachlet, causaient avant la canalisation du fleuve de grandes difficultés à la navigation. Les conditions de navigation y ont été améliorées par éclusage. Trois barrages, Kachlet, Jochenstein et Ybbs-Persenbeug ont déjà été construits et un quatrième, celui d'Aschach, est en voie de construction.

La section Devin—Gönyü présentait également des difficultés pour la navigation. Ici, les ramifications du lit ont contribué à la formation de seuils sur lesquels la profondeur et la largeur du chenal étaient insuffisantes pour la navigation normale, ce surtout en période de basses eaux.

Actuellement, les Etats riverains, la Tchécoslovaquie et la Hongrie exécutent sur ce secteur des travaux de régularisation, et en premier lieu des travaux de dragage qui ont permis d'obtenir une profondeur minima de 19 dm rapportée à l'étiage navigable et de régularisation ; on envisage d'augmenter prochainement cette profondeur à 23 dm.

Le plan des travaux pour les 5 ans à venir prévoit l'exécution annuelle de dragages de grandes envergures (environ 1 million de m³ par an) sur le secteur des km 1842—1803. Ces travaux amélioreront foncièrement les conditions de la navigation. Les tableaux annexés au Plan des grands travaux sur le Danube confirment ceci.

Pendant la période 1946—1960, des profondeurs de 15 dm, rapportées à l'étiage navigable, ont été également observées sur les seuils du secteur Bezdán—Vince.

Sur le cours inférieur du Danube des profondeurs minima de 13 dm ont apparu sur le secteur Silistra—Brăila pendant la période 1946—1960.

Le Plan des grands travaux pour les 5 ans à venir prévoit l'obtention d'une profondeur de 22 dm sur le secteur Silistra—Brăila, et de 20 dm sur le secteur Bezdán—Vince.

La profondeur minima de 16 pieds à la barre de Sulina a déjà augmenté à 24 pieds à la suite des dragages.

Le secteur le plus difficile du point de vue de la navigation est celui des Portes de Fer.

Les conditions de navigabilité de ce secteur ont été améliorées à la fin du siècle dernier par creusement de canaux dans les rochers. Les travaux de régularisation qui y ont été effectués ont sensiblement amélioré les conditions de navigation, mais les profondeurs envisagées n'ont pas été obtenues. Avant l'exécution des travaux de régularisation, la profondeur minima du chenal sur le secteur des Portes de Fer était de 8 dm auprès de la cote « 230 » de la station hydrométrique Orșova. Le projet des travaux prévoyait l'établissement sur ce secteur d'une profondeur minima de 20 dm auprès du « 0 » de la station hydrométrique Orșova.

Or, la profondeur de chenal minima obtenue après l'achèvement de tous les travaux de régularisation n'atteignait que 17 dm auprès de la cote « 100 » de la station hydrométrique Orșova.

Il découle de ce qui précède qu'auprès de la cote « 90 » de la station hydrométrique Orșova, qui correspond à l'étiage navigable et de régularisation, la profondeur sur le secteur des Portes de Fer n'atteint que 16 dm, alors que sur tous les autres secteurs du parcours navigable du Danube une profondeur d'au moins 20—21 dm est actuellement assurée. En outre, il convient de mentionner que le Plan des grands travaux sur le Danube pour les 5 ans à venir prévoit pour le secteur Vienne—Brăila l'augmentation de la profondeur à 22—25 dm.

Il y a ainsi une différence de 6—9 dm entre les profondeurs assurées sur le Danube et les profondeurs de passage assurées sur le secteur des Portes de Fer.

Ceci, toutefois, ne donne pas encore une caractéristique complète des conditions de la navigation sur ce secteur, car à l'époque des basses eaux le fond du lit sur les sections rocheuses des Portes de Fer n'est pas approfondi par l'affouillement, et ainsi des profondeurs très faibles apparaissent sur le secteur. Tel était le cas par exemple en mi-octobre 1961, quand sur le secteur des Portes de Fer la profondeur est tombée à 10 dm alors que sur les sections défavorables par leurs seuils, comme par exemple la section Bratislava—Gönyü et le secteur roumain, elle était, grâce à l'affouillement, de 19 dm, respectivement de 16 dm.

Actuellement, les Etats riverains, la Roumanie et la Yougoslavie, étudient la possibilité de construire une centrale hydro-électrique et des écluses, ainsi que d'autres mesures à adopter en courant libre, afin d'utiliser l'énergie hydraulique et d'améliorer les conditions de la navigation du secteur des Portes de Fer.

La section de l'embouchure du fleuve est également défavorable à la navigation. L'énorme quantité d'alluvions qui se dépose ici le long de la côte en forme de dunes gêne le mouvement des bâtiments qui entrent dans le Danube et qui en sortent.

Sur la section de l'embouchure, de Sulina à Brăila, les profondeurs de chenal de 7,3 m sont actuellement entretenues au moyen de travaux de régularisation et de dragages réguliers. Les navires à tirant d'eau jusqu'à 7,0 m peuvent naviguer sans entrave sur cette section.

En dehors des obstacles naturels, il existe sur le Danube des obstacles artificiels, tels les bâtiments coulés, les dimensions insuffisantes des passes navigables des ponts (hauteur et largeur), etc.

Il convient de mentionner que l'augmentation ultérieure des gabarits du chenal sur les autres secteurs du Danube restera sans aucune portée pratique pour la navigation internationale si les grands travaux hydro-techniques nécessaires ne seront pas exécutés sur le secteur des Portes de Fer.

Toutefois, jusqu'à l'exécution de ces grands travaux, il convient d'étudier les possibilités de la réalisation des mesures permettant d'accroître la capacité d'écoulement du trafic du secteur des Portes de Fer, compte tenu du développement du trafic-marchandises et des travaux de régularisation effectués en amont et en aval des Portes de Fer en vue de l'amélioration des conditions de la navigation.

II. Perspectives de l'amélioration des conditions de la navigation

En 1960, à sa XVIII^e session, la Commission du Danube a adopté, pour la partie en aval de Devin, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, rapportés à l'étiage navigable et de régularisation. La XX^e session de la Commission du Danube a adopté en 1962 le Complément auxdites Recommandations. Selon les Recommandations et le Complément on envisage de réaliser sur le Danube les gabarits suivants :

En ce qui concerne la *profondeur du chenal*, lesdits documents prévoient pour le Haut-Danube, pour le secteur Regensburg—Vienne, avant

la canalisation du fleuve, 20 dm sur les sections à lit à terrain meuble et 21 dm sur les sections à lit rocheux. La profondeur prévue pour après la canalisation du fleuve est de 27 dm sur les sections à lit à terrain meuble et de 28 dm sur les sections à lit rocheux.

Sur le secteur Devín — Brăila la profondeur de chenal minima recommandée est de 25 dm dans la première étape et de 20 dm dans la première période de cette étape, d'une durée de 5 ans comptés à partir de 1960. Dans la deuxième étape, il conviendra d'assurer une profondeur d'au moins 35 dm (sur le secteur Brăila — Sulina, au moins 24 pieds).

La profondeur prévue pour le secteur Vienne — Devín est identique à celle prévue pour le secteur en aval de Devín.

Sur le secteur des Portes de Fer, et souvent sur certaines sections de seuils, la profondeur n'atteint pas actuellement les valeurs susmentionnées.

En ce qui concerne la *largeur du chenal*, la largeur prévue pour le secteur Regensburg — Vilshofen est de 40 m sur les sections à navigation en sens unique et de 70 m sur les sections à navigation dans les deux sens. Sur le secteur Kachlet — Vienne, la largeur envisagée est de 120 m sur les seuils et de 100 m dans les mouilles. Sur les sections à fond rocheux, la largeur recommandée est de 70 m et sur les sections particulièrement difficiles, à fond rocheux, de 60 m.

La largeur prévue pour le secteur Vienne — Devín est de 120 m ; sur les sections particulièrement difficiles il convient d'assurer une largeur de 100 m et sur les sections à fond rocheux de 70 m.

La largeur envisagée pour tout le secteur Regensburg — Devín, pour après la canalisation du fleuve, est de 150 m.

De Devín à Gönyü les Recommandations prévoient une largeur minima de 150 m, et de Gönyü à Sulina, de 180 m avec augmentation jusqu'à 200 m dans les courbes de ce secteur. Sur les tronçons particulièrement difficiles il suffit par exception d'assurer une largeur de chenal minima de 120 m en amont de Gönyü et de 150 m en aval de Gönyü. Sur les sections à lit et à seuil rocheux il convient d'assurer une largeur de chenal minima de 100 m.

En ce qui concerne le *rayon de courbure*, il est recommandé d'assurer sur le cours supérieur du Danube, de Regensburg à Krems, avant la canalisation du fleuve — un rayon de courbure minimum de 300 m, et après la canalisation du fleuve — de 350 m, les conditions naturelles de ce secteur exigeant ces dimensions.

Pour le secteur Krems — Vienne, le rayon de courbure minimum prévu est de 800 m pour avant la canalisation du fleuve et de 900 m pour après la canalisation du fleuve. Sur le secteur Vienne — Devín cette valeur est de 800 m pour avant la canalisation du fleuve et de 1000 m pour après la canalisation du fleuve.

Pour le secteur Devín — Sulina il est recommandé de prévoir un rayon de courbure minimum de 1000 m sur l'axe du chenal ; sur les sections

défavorables par leurs conditions géomorphologiques, un rayon de courbure de 750 m peut être exceptionnellement admis.

En ce qui concerne les *gabarits des passes navigables des ponts* situés sur le cours supérieur du Danube, il est recommandé d'assurer sur le secteur Regensburg—Devín les dimensions suivantes :

hauteur minima:

de Regensburg à Vienne	8,0 m
de Vienne à Devín	10,0 m

largeur minima:

de Regensburg au confluent de l'Inn	100 m
du confluent de l'Inn à Vienne :	
— pour les ponts à une seule passe navigable	100 m
— pour les ponts à deux passes navigables :	
a) passe pour la navigation vers l'aval	75 m
b) passe pour la navigation vers l'amont	45 m
de Vienne à Devín	100 m

Pour le secteur Devín—Brăila il est recommandé d'assurer une hauteur libre de 9,5 m auprès du haut-niveau navigable (la Yougoslavie recommande une hauteur de 9 m et estime que la hauteur de 9,5 m doit encore être étudiée).

La largeur recommandée pour le secteur Devín — confluent de la Drava est de 100 m et en aval de la Drava de 150 m. En cas de construction de ponts en arc, la largeur libre admise est, d'après la corde de l'arche, de 80 m sur le secteur Devín — confluent de la Drava et de 120 m sur le secteur en aval de la Drava, sans diminution de la distance entre les piles.

Sur les 19 ponts qui existent actuellement en aval de Devín 4 ponts ont une hauteur libre de plus de 9,5 m ; 5 ponts, une hauteur d'environ 9,5 m (différence de 0,4—0,8 m) et 10 ponts de moins de 9,5 m (différence de 1,1—3,82 m).

Comme il appert du tableau 4, le Danube est actuellement emprunté par des bâtiments à grand tirant d'air (9,8 m ; 11,1 m).

Actuellement, la hauteur libre des passes navigables de quelques ponts ne répond pas aux besoins d'une navigation sans entrave. Il y a des cas où les bâtiments à tirant d'air de plus de 9,5 m sont contraints de stationner longtemps à l'époque des hauts niveaux.

Ainsi par exemple, les bâtiments ayant un tirant d'air de 9,5 m ont les surestaries suivantes devant les ponts de Medvedov et de Novi Sad :

Tableau 3

Nom du pont	Tirant d'air du bâtiment en m	Nombre de jours de surestarie par an (pour la période 1924-1959, abstraction faite des années 1944-1945)
Medvedov	9,5	120
	9,0	69
	8,5	34
	8,0	18
	7,5	11
	7,0	7
Novi Sad	9,5	200
	9,0	162
	8,5	127
	8,0	75
	7,5	48
	7,0	28

Comme il découle des données susmentionnées, les ponts de Medvedov et de Novi Sad entravent sérieusement la navigation à l'époque des hauts niveaux. D'autre part, en période de basses eaux, la navigation des bâtiments à grands gabarits est fort gênée par les petites profondeurs sur le secteur des Portes de Fer et sur certaines sections de seuils.

III. Balisage

La XIX^e session de la Commission du Danube a adopté un nouveau système de balisage uniforme pour le Danube et a recommandé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales d'introduire les modifications qu'il comporte en deux étapes, à savoir :

- a) première étape — jusqu'au 1^{er} avril 1965
- b) deuxième étape — jusqu'au 1^{er} avril 1968.

Le balisage établi actuellement sur le Danube ne satisfait pas entièrement les besoins de la navigation de jour et de nuit. Le nombre des signaux est encore insuffisant pour la navigation de signal à signal.

IV. Types de bâtiments et de convois naviguant sur le Danube

En ce qui concerne les types de bâtiments naviguant sur le Danube, on peut constater sur la base de l'« Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube » publié par la Commission du Danube en 1959, que le fleuve est emprunté par des bâtiments à passagers, des remorqueurs, des chalands automoteurs et non-automoteurs, des chalands-citernes automoteurs et non-automoteurs ainsi que par des bâtiments du type mixte pour le transport fluvial et maritime. Des bâtiments de mer d'un tirant d'eau jusqu'à 7 m naviguent également sur le Danube entre Sulina et Brăila. Du point de vue de l'entretien des profondeurs navigables, il convient de tenir surtout compte du tirant d'eau d'un bâtiment en charge. Dans ce domaine, les bâtiments qui occupent la première place sont ceux d'une portée en lourd de 1200 tonnes et ayant un tirant d'eau de 2,2—2,3 m.

En ce qui concerne la largeur et le rayon de courbure du chenal, leurs valeurs ont été déterminées en fonction des dimensions des convois. Le poussage n'est encore que peu pratiqué sur le Danube.

Dimensions minima et maxima de quelques types de bâtiments naviguant sur le Danube*

N° d'ordre	Type de bâtiment	Données caractéristiques			Dimensions en m			Tirant d'eau en m	Puissance en C. V.	Portée en lourd en t
		Longueur	Largeur	Hauteur du bord	Tirant d'air en m	en charge	à lège			
1.	Bâtiments à passagers	17,50	3,70	1,10	3,00	0,90	0,77	100	—	
		80,60	16,20	3,70	11,10	2,20	1,80	1100	—	
2.	Remorqueurs	18,46	3,64	1,24	3,20	1,00	—	200	—	
		74,90	19,35	4,40	9,80	3,29	—	2400	—	
3.	Chaland automoteurs	37,70	5,04	2,36	3,81	1,70	0,63	150	218	
		76,00	10,00	5,30	7,70	3,80	1,75	1000	881	
4.	Chaland-citernes automoteurs	72,20	9,00	2,22	5,40	1,83	0,62	800	509	
		73,80	10,32	2,60	6,20	2,20	1,55	1400	875	
5.	Chaland non-automoteurs	42,55	7,65	2,00	3,10	1,29	0,33	—	222	
		81,50	15,43	3,95	8,15	3,00	0,65	—	1402	
6.	Chaland-citernes non-automoteurs	66,00	8,25	1,97	3,20	1,75	0,32	—	650	
		82,37	10,00	2,70	6,20	2,38	0,47	—	1200	

* Les données ont été puisées dans l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube, publié par la Commission du Danube en 1959.

Tableau 5

Compositions admises sur le secteur des km 2379—941 pour les convois formés d'un nombre maximum d'unités (y compris le remorqueur)

No d'ordre	Secteur	km	A mont		A val	
			nombre maximum de bâtiments			
			en longueur	en largeur	en longueur	en largeur
1.	Regensburg — Jochenstein	2379— 2203,3	5	1	2	3
2.	Jochenstein — confluent de la Morava	2203,3— 1880,26	5	1	2	3
3.	Confluent de la Morava — Gönyü...	1880,26— 1791	6	2	2	4
4.	Gönyü — Batina	1791— 1425	6	2	3	5
5.	Région de Budapest	1656,6— 1643,1	4	2	2	4
6.	Portes de Fer	1048— 1016	4	1—3	2	1—3
7.	Portes de Fer	1016— 980	4	2	2	3
8.	Portes de Fer	980— 951	4	4	3	5
9.	Portes de Fer	951— 941	5	3	2	3

En aval du km 941 la composition des convois n'est pas limitée.

L'accroissement constant du trafic sur le Danube de 1950 à 1959 parle le mieux du développement de la navigation après la deuxième guerre mondiale. En 1950, environ 7 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le Danube ; en 1959, environ 20 millions de tonnes et en 1960, 23 millions de tonnes.

La possibilité d'exploiter les différents secteurs du Danube pour les besoins de la navigation dépend — auprès de conditions identiques — essentiellement de la pente de surface, c'est-à-dire de la vitesse du courant. En prenant comme base de calcul un remorqueur d'une puissance de 820 chevaux-vapeur, le rendement horaire de 1 CV exprimé en t/km sera de :

— 24 t/km/CV/h sur les secteurs Sulina—Turnu Severin et Gönyü—Moldova Veche ;

— 6 t/km/CV/h sur le secteur Turnu Severin—Moldova Veche (à l'exception de la section km 951—946, où cette valeur n'atteint que 0,7 t/km/CV/h) ;

- 10 t/km/CV/h sur le secteur Gönyü — Krems ;
- 7 t/km/CV/h sur le secteur Krems — Regensburg.

Après l'éclusement des Portes de Fer et du Haut-Danube ces différences de rendement diminueront.

V. Aménagement du Danube aux fins de production d'énergie électrique et de l'amélioration des conditions de la navigation.

Dans le domaine de l'éclusement et de l'utilisation des ressources hydrauliques, 3 usines hydro-électriques ont été construites jusqu'à présent sur le Danube.

L'usine hydro-électrique de Kachlet, construite en 1923—1926, au km 2230,72 du secteur allemand du Danube, a été la première centrale hydro-électrique bâtie sur le Danube. La cote de son bief amont est de 299,5 m ; la pression maxima de l'eau est de 9,50 m ; la puissance est de 42 megawatts ; la centrale produit en moyenne 276 millions de kW/h par an.

L'écluse Kachlet a deux sas accolés aux gabarits de 230 × 24 m et une profondeur au seuil de 3,5 m.

Le niveau du bief aval de l'usine hydro-électrique de Kachlet est nivelé au niveau de retenue du bief amont de l'usine hydro-électrique de Jochenstein.

L'usine hydro-électrique de Jochenstein, construite en 1952—1956, se trouve au km 2203,33. La cote de son bief amont est de 290,31 m ; la pression maxima de l'eau est de 11,70 m, la puissance, de 140 megawatts ; la centrale produit en moyenne 940 millions de kW/h par an.

L'usine hydro-électrique de Ybbs-Persenbeug, construite en 1954—1958, est située au km 2060,42. La cote de son bief amont est de 226,2 m ; la pression maxima de l'eau est de 11,70 m, la puissance, de 163,5 megawatts ; la centrale produit en moyenne 1.103 millions de kW/h par an.

Actuellement on construit sur le secteur autrichien du Danube, au km 2162,70, l'usine hydro-électrique de Aschach. Les travaux ont été entamés en 1959. La cote de son bief amont sera de 280 m ; la pression maxima, de 17 m, et la puissance de 216,8 megawatts ; la centrale produira en moyenne 1.329 millions de kW/h par an.

Toutes les usines hydro-électriques construites sur le secteur autrichien du Danube ont des écluses à sas accolés aux dimensions de 230 × 24 m. Les profondeurs au seuil sont les suivantes : Jochenstein — 2,9 m ; Ybbs — 3,75 m et Aschach — 4,05 m.

En outre, sur le secteur autrichien il est prévu de construire 11 barrages avec usines hydro-électriques. Ces usines hydro-électriques auront une puissance totale de 1.560 megawatt, et produiront 10.285 millions de kW/h par an.

Le secteur suivant, important du point de vue de la construction d'une usine hydro-électrique, est celui de Bratislava—Gönyü. Sur ce secteur, des travaux de régularisation ont été exécutés; toutefois, ils n'ont pas permis de résoudre entièrement le problème de l'amélioration des conditions de la navigation, car en période de basses eaux apparaissent des seuils sur lesquels les profondeurs sont insuffisantes.

Sur le secteur des km 1842—1790, les deux Etats riverains, la Tchécoslovaquie et la Hongrie, envisagent l'exécution de dragages sur une vaste échelle (par exemple de 1963 à 1965 plus de 1 million de m³ par an) afin d'assurer une profondeur de 20 dm auprès de l'étiage navigable. Néanmoins, des profondeurs de plus de 23—25 dm, rapportées à l'étiage navigable et de régularisation, ne peuvent être obtenues sur ce secteur uniquement au moyen de travaux de régularisation. Les profondeurs de plus de 25 dm ne seront obtenues qu'après la construction d'usines hydro-électriques.

Après la construction de ces usines, y compris celle de Visegrád, la profondeur sur le secteur Budapest—Bratislava sera supérieure à 3,5 m.

Le secteur le plus favorable du point de vue de l'exploitation des ressources hydrauliques est celui des Portes de Fer, pour lequel les deux Etats riverains, la Yougoslavie et la Roumanie, élaborent actuellement un projet de construction de centrale hydro-électrique.

En cas de construction d'usines hydro-électriques sur le secteur des Portes de Fer, les conditions de navigation sur le Danube seront améliorées dans le fond même.

Sur les autres secteurs du Danube, tant sur le Bas Danube que sur le Danube Moyen, les profondeurs de 3,5 m peuvent être obtenues, soit au moyen de travaux de régularisation, soit par la construction de centrales hydro-électriques.

L'exploitation totale du Danube — à partir de Regensburg vers l'aval — en vue de la production d'énergie électrique permettra d'obtenir environ 50.000 millions de kW/h par an.

CHAPITRE II

PLAN DE LA PREMIERE ETAPE GRANDS TRAVAUX SUR LE DANUBE

Travaux de la première période, 1961—1965

La tâche fondamentale du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube consiste à assurer dans la première période, 1961—1965, de Regensburg à Brăila, une profondeur de chenal minima de 20 dm et, de Brăila à Sulina, de 24 pieds, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation établi pour le secteur donné.

En conséquence, il faudrait que l'accomplissement des travaux de régularisation projetés assure jusqu'à 1965 la profondeur de chenal requise afin de pouvoir passer à l'élaboration des étapes suivantes du Plan des grands travaux sur le Danube.

Tous les éléments prévus dans le plan des grands travaux et se rapportant aux gabarits du chenal sur le cours naturel du Danube sont rapportés à l'étiage navigable et de régularisation établi pour le secteur traité, à savoir :

- sur le *secteur allemand* — au niveau d'une durée de 89,2%, calculé pour la période 1926—1959 ;
- sur le *secteur autrichien* — au niveau RNW 56 d'une durée de 93,1%, calculé pour la période 1894—1949 ;
- sur le *secteur en aval de Devín* — à l'étiage navigable et de régularisation adopté par la XIV^e session de la Commission du Danube.

A. SECTEURS ALLEMAND ET GERMANO—AUTRICHIEN DU DANUBE (km 2379—2201,77)

a) Caractéristique sommaire.

Sur le secteur allemand du Danube le fleuve coule à partir de Regensburg (km 2379) dans une large vallée. Ici, le lit sinueux et ramifié du Danube forme des courbes brusques. La largeur du lit y est de 130—300 m.

Dans la région de la localité Pleinting (km 2255) la vallée se rétrécit, et jusqu'à Aschach (km 2160, secteur autrichien) le Danube traverse les contreforts des monts granitiques de Bavière. La vallée est ici très étroite, entourée de montagnes hautes et abruptes au pied desquelles s'étendent par endroits les bandes étroites du lit majeur. En maints endroits le fond du lit est rocheux. La vitesse moyenne du courant varie entre 3,6—6,1 km/h.

Sur le secteur Regensburg—Jochenstein, dont la longueur est de 178 km, des travaux de régularisation pour eaux moyennes ont été entamés déjà en 1852. Jusqu'en 1920, les 85 % du secteur Regensburg—Passau ont été régularisés pour une largeur de 132—175 m, croissant de l'amont vers l'aval.

Les ouvrages de régularisation pour eaux moyennes ont permis de concentrer le courant dans un lit unique ; toutefois, les profondeurs sur les seuils n'atteignaient que 13—14 dm auprès du bas niveau navigable.*

Après la construction, en 1906—1910, des ports de Passau et de Regensburg, dont le trafic-marchandises total se chiffrait à environ 1 million de tonnes par an, les profondeurs susmentionnées s'avérèrent insuffisantes.

A partir de 1918, des travaux de régularisation, comprenant la construction d'épis et de digues longitudinales érigés dans le lit régularisé pour eaux moyennes, furent exécutés afin d'obtenir de plus grandes profondeurs sur les seuils, et ce en premier lieu sur les sections les plus difficiles du point de vue de la navigation.

Sur la base de l'expérience acquise au cours de l'exécution des premiers travaux de régularisation pour basses eaux, les secteurs suivants, situés en aval de Regensburg furent régularisés après 1921 :

*) Voir définition de l'étiage navigable à la page 602.

Grüner Wörth (km 2371), Aholting (km 2342), Straubing, (km 2325 – 2321), Hermannsdorf (km 2309), Wischelburg (km 2299) Mettenufer (km 2289), Niederalteich (km 2275) et d'autres.

Une amélioration considérable des conditions de la navigation fut obtenue par la construction de l'usine hydro-électrique Kachlet érigée en 1926, au km 2230. Sur la section Vilshofen—Kachlet les rochers dangereux pour la navigation furent éloignés du chenal, ce qui a permis d'obtenir une profondeur de 20 dm rapportée à l'étiage.

En 1938 fut établi un plan de perspective des travaux de régularisation pour tout le secteur allemand du Danube, dressé sur la base de l'expérience acquise lors de l'exécution des travaux de 1918—1938 ; ce plan envisageait l'obtention d'une profondeur de 20 dm et d'une largeur de chenal de 70—100 m auprès du bas niveau navigable.

En vue de l'obtention des gabarits susmentionnés, des constructions d'épis et de digues longitudinales et des travaux de dérochement et d'éloignement de matériaux dans le lit régularisé pour eaux moyennes ont été accomplis aux endroits suivants :

Bogen-Pfelling (km 2313—2305), Maria Posching (km 2296), Sommersdorf (km 2294), Ruekasing (km 2268), Ottach (km 2261), Hofkirchen (km 2256), Hilgartsberg Kachlet (km 2253).

La construction, au km 2203,33, du barrage de Jochenstein améliora considérablement les conditions de la navigation. Au cours de ces travaux, 7 passages étroits rocheux, défavorables à la navigation, furent éliminés et une profondeur minima de 25 dm, rapportée à l'étiage, fut obtenue sur tout le secteur Kachlet—Jochenstein.

En outre, la construction d'un nouveau port pour transbordement et d'un hivernage a été entamée en 1959 dans le port de Regensburg, dans la région du km 2373.

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le secteur des km 2379—2201,77.

1. Assurer sur les seuils une profondeur de chenal minima de 20 dm, rapportée à l'étiage navigable et de régularisation.

2. Assurer à la racine du bief amont du barrage de Jochenstein une profondeur de 28 dm, rapportée à l'étiage.

3. Assurer une largeur de chenal minima :

a) de 40 m sur les sections à navigation en sens unique ;

b) de 70 m sur les sections à navigation dans les deux sens, avec augmentation appropriée dans les courbes.

4. Assurer un rayon de courbure minimum :

a) de 300 m sur les sections à navigation en sens unique ;

b) de 500 m sur les sections à navigation dans les deux sens.

c) Travaux projetés pour la période 1961—1965 sur le secteur des km 2379—2201,77.

En dehors des travaux d'entretien du chenal et des ouvrages hydro-techniques, l'exécution des travaux de régularisation suivants est envisagée :

— construction d'épis et de digues longitudinales et travaux de dragage sur la section Regensburg—Straubing (km 2379,0—2323,0) en vue de l'obtention de gabarits garantissant la navigation en sens unique ;

— élargissement du chenal pour assurer le virage dans la région de Landstorf (km 2334—2332,8) ;

— construction d'épis et de digues longitudinales, dragages et travaux de dérochement sur la section Pfelling—Hilgartsberg (km 2306—2253,1), pour l'obtention de gabarits assurant la navigation dans les deux sens ;

— travaux de dérochement et dragages sur le secteur km 2230,3—2225,4, à la racine du bief amont du barrage de Jochenstein, en vue de l'obtention d'une profondeur de 28 dm, rapportée à l'étiage.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs
du Danube

Secteurs allemand et germano—autrichien, du km 2379 au km 2201,77

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1960, rapportés à l'étiage navigable						Gabarits minima du chenal, rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période						Nature des travaux				Volume des travaux			Coût total des travaux en milliers de DM
		Profondeur en dm	Largueur en m	Rayon de courbure en m	Longueur de seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largueur en m	Rayon de courbure en m	Longueur de seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largueur en m	Rayon de courbure en m	Longueur de seuil ou de l'obstacle en m	11	12	13	14	15			
1.	Seppenhäusen km 2354,1— 2351,2	20	10	450	2.900	20	50	500	2.900	20	50	500	2.900	Construction de 1 épi et de 2 digues lon- gitudinales ; draga- ges	25	—	4	280			
2.	Landstorf km 2331— 2332,8	16 (17)	50	500	500	20	100	500	1.200	Construction de 2 épis et d'une digue lon- gitudinale ; draga- ges	5	—	3	170							
3.	Niederachdorf km 2345— 2344	16 (17)	80	500	500	20	50	500	1.000	Construction de 2 épis et d'une digue lon- gitudinale ; draga- ges	8	—	3	210							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.	Pondorf km 2341,8 - 2340	20	15	325	500	20	50	500	800	Construction de 2 épis et d'une digue lon- gitudinale; draga- ges	6	-	3	200
5.	Kagers (Wundermühle) km 2325,2 - 2323	16 (19)	50	300	400	20	50	300	1 200	Construction de 7 épis et d'une digue lon- gitudinale; aplanis- sement des rives; dragages	107	-	11	1 400
6.	Pfelling km 2313 - 2300	20 (17)	30 (65)	700 800	1 000 800	20	70	800	11 000	Construction de 14 épis et de 2 digues longitudinales; dé- rochements	29	16	20	2 010
7.	Confluent de l'Isar- Hofkirchen km 2281 - 2254	20	-	-	-	20	-	-	-	Réparation des épis et des digues lon- gitudinales; draga- ges	5	-	2	100

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
8.	Winzer - Ottach km 2264,2 - 2262,7	20	20 50	500	600 300	20	70	500	1.500	Construction de 2 di- gues longitudinales ; dragages	50	—	9	500
9.	Hilgarttsberg km 2256,6 - 2253,1	16	40	750	2.000	20	70	750	3.500	Dérochements ; cons- truction de digues ; dragages	88	26	2	2.400
10.	Passau km 2230,3 - 2225,4	24	60	—	400	28	80	—	4.900	Dérochements ; dra- gages	12	12	—	800
11.	Confluent de l'Inn km 2225 - 2224	28	—	—	1.000	28	100	—	1.000	Dérochements	1.000	—	—	8.000
TOTAL											1.335	54	57	16.100

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RFA sur le secteur des km 2379—2201,77 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux en m ³	Coût total en milliers de DM
1.	Dragages.....	1,335.000	
2.	Dérochements	54.000	
3.	Mise en place de pierres	57.000	
TOTAL :			16.100

B. SECTEUR AUTRICHIEN

(km 2201,7—1880,26)

a) Caractéristique sommaire.

Sur le secteur autrichien, le Danube coule à travers les contreforts méridionaux des monts de Bavière et de Bohême, perçant 4 fois sur son chemin les contreforts des montagnes pour y former des coupures étroites (entre Pleinting, secteur allemand, et Aschach ; en amont de Linz ; entre les localités Ardagger et Ybbs-Persenbeug et entre Schönbühel et Krems). Sur les sections montagneuses la vallée est étroite et le fleuve coule dans un lit sinueux à fond rocheux, aux courbes brusques ; la largeur minima du lit est de 110 m.

Sur les sections de plaine, le Danube se ramifie en de nombreux endroits en bras secondaires. Le fond du lit y est formé de gravier et la largeur en est de 300 m environ. La vitesse moyenne du courant varie de 6,5 à 7,9 km/h.

Les travaux de régularisation pour eaux moyennes de la section du Danube située dans la région de Vienne ont été entrepris en 1869.

Ces travaux avaient pour but de concentrer les eaux dans un lit unique, d'éliminer les dangers provoqués par les glaces et les crues et de créer de meilleures conditions de navigation.

A cette fin furent exécutés des travaux, tels que coupures, fermeture de bras secondaires, construction d'ouvrages de régularisation pour eaux moyennes, consolidation des berges, rétrécissement du lit sur les sections accusant de grandes largeurs, dragage et construction de digues de défense. En même temps, des grands quais de chargement et déchargement et des hivernages furent bâtis à Vienne et à Linz.

Dans leur ensemble, ces travaux furent achevés à la fin du siècle dernier. Toutefois, les résultats obtenus ne créèrent pas des conditions de navigation adéquates à l'époque des basses-eaux et ainsi, en 1898, des travaux de régularisation pour basses-eaux furent entrepris, d'abord dans la région de Vienne et ensuite sur les sections adjacentes.

Ces travaux comprenaient essentiellement la construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux (épis, digues noyées, traverses) et des dragages complémentaires. En outre, des travaux de régularisation pour eaux moyennes furent effectués, sur une plus petite échelle, dans certaines sections, et sur la section des km 1936—1919 fut exécutée la coupure de Vienne d'une longueur de 17 km.

La construction des grands ports de Vienne, de Linz et de Krems fut poursuivie en 1938.

L'éclusage du secteur autrichien du Danube fut entrepris en 1952 par la construction du barrage de Jochenstein (km 2203,3). Après la construction de l'usine hydro-électrique de Ybbs-Persenbeug (1955—1958) les obstacles à la navigation les plus importants situés sur le secteur autrichien du Danube (Struden) furent supprimés. La construction des usines hydro-électriques se poursuit d'après un plan général, établi pour tout le secteur autrichien du Danube et prévoyant la construction de 15 barrages comprenant les usines hydro-électriques de frontière de Jochenstein et de Wolfsthal—Bratislava.

Par ailleurs, dans l'intérêt de la navigation, la régularisation du fleuve pour basses-eaux sera poursuivie jusqu'à la construction des usines hydro-électriques.

La concentration du courant dans un lit unique et la création d'un chenal stable augmentèrent la force d'entraînement du courant, provoquant ainsi l'approfondissement du fond du lit. Les relevés détaillés démontrent un approfondissement du lit atteignant annuellement 0,8 cm en moyenne sur les sections où antérieurement se déposaient des alluvions. Avec le dépôt des alluvions dans les retenues formées après la construction des barrages sur le Danube et sur ses affluents, cette tendance ne fait que s'accroître. En dehors des crêtes de rochers qui apparaissent dans le lit par suite de l'approfondissement du fond, il faut également noter parmi les entraves à la navigation les roches erratiques — dont le volume atteint 1 m³ — qui doivent être continuellement éliminées. Au cours des 10 dernières années, environ 15.000 roches de ce genre ont été éloignées du chenal.

Sur le secteur autrichien du Danube la pente moyenne est de 45 cm/km ; lors des basses-eaux elle varie de 22 cm à 149 cm, excepté sur les sections éclusées.

La largeur de chenal envisagée n'a pas encore été réalisée sur tout le secteur autrichien. La profondeur minima rapportée à l'étiage est d'environ 20 dm. Sur tout le secteur autrichien, les profondeurs sont rapportées à l'étiage de régularisation RNW 56*. Ce niveau est de 1,5—2 dm au-dessous de l'étiage navigable et de régularisation adopté par la Commission du Danube.

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le secteur des km 2201,77—1880,26.

Les travaux de régularisation envisagés pour 1961—1965 visent l'obtention d'une profondeur de chenal de 21 dm en amont de Vienne et de 23 dm dans la région de Vienne et en aval de celle-ci.

Il faut noter que les profondeurs susmentionnées ne peuvent encore être partout assurées sur toute la largeur du chenal, et spécialement sur les sections rocheuses de Aschach—Sarling et Hollenburg—Kachlet. De

*) Voir définition de l'étiage navigable à la page 602.

même, il est économiquement impossible de créer sur les sections à obstacles naturels une amélioration sensible des rayons de courbure minima.

Au cours de la période en question, la régularisation du fleuve permettra d'obtenir les gabarits de chenal suivants :

1. Profondeur minima : 21 dm en amont de Vienne, 23 dm dans la région de Vienne et en aval de celle-ci.

2. Largeur minima : 120 m, et sur les sections rocheuses particulièrement difficiles : 70 m.

3. Rayon de courbure minimum :

a) sur les sections de plaine : 500 m².

b) dans les défilés : 300 m.

c) Travaux projetés pour la période 1961—1965 sur le secteur des km 2201,77—1880,26.

1. Epis et ouvrages de consolidation : exhaussement des digues, construction de nouveaux ouvrages de consolidation des berges, rallongement des épis, etc. : mise en place de 50.000 m³ de pierres.

2. Régularisation pour basses eaux : construction de digues noyées et d'épis et rallongement de ceux existant : mise en place de 300.000 m³ de pierres.

3. Dragages, volume total : 1,5 million de m³.

4. Renflouement de bâtiments coulés : éloignement, jusqu'en 1965, de tous les bâtiments et autres objets coulés entravant la navigation.

Les fonds nécessaires pour l'exécution des travaux de régularisation sont prévus annuellement dans le budget de l'Etat.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteur autrichien, km 2201,7—1880,26

Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1939, rapportés à l'étiage navigable				Gabarits minima du chenal, rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Volume et nature des travaux	Coût total des travaux en schillings	
	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur en m			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Retenue d'Aschach km 2203,33—2162	18	50	300	2.000	25	250	3 "	—	Création de la retenue par suite de la construction de l'usine hydro-électrique de Aschach; construction d'ouvrages côtiers.	Environ 360.000.000
2	Secteur supérieur du Danube autrichien, entre l'usine hydro-électrique d'Aschach et la naissance de la retenue de Ybbs-Persenbeug km 2162—2093	18	50	500	8.600	21	70	500	4.500	Ouvrages de régularisation pour basses-eaux, mise en place de 90.000 m ³ de pierres, dragage de 300.000 m ³ de matériaux	24.000.000
3	Retenue de Ybbs-Persenbeug km 2093—2060	25	120	300	—	—	—	—	—		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4	Wachau km 2060—2000	19	50	600	2.300	21	80	600	1.200	Ouvrages pour eaux basses et moyennes: mise en place de 10.000 m ³ de pierres, dra- gage de 150.000 m ³ de matériaux	5,000.000
5	Tullner Feld km 2000-1934	18	50	800	2.800	21	80	800	1.600	Ouvrages pour eaux basses et moyennes: mise en place de 150.000 m ³ de pierres, dra- gage de 500.000 m ³ de matériaux	40,000.000
6	Coupure de Vienne km 1934-1918	20	120	3.000	2.000	23	120	10.000	1.000	Ouvrages pour bas- ses eaux: mise en place de 30.000 m ³ de pierres, draga- ge de 350.000 m ³ de matériaux	13,000.000
7	km 1918-1871	18	70	900	600	23	100	1.000	500	Ouvrages pour eaux basses et moyennes: mise en place de 70.000 m ³ de pierres, dragage de 200.000 m ³ de matériaux	18,000.000
										TOTAL:	460,000.000

Les profondeurs sont rapportées à l'étiage
de régularisation de 1956 (RNW-56)

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la République d'Autriche sur le secteur des km 2201,77—1880,26 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux en m ³	Coût total en milliers de schillings
1.	Ouvrages côtiers dans la retenue d'Aschach	—	360.000
2.	Dragages.....	1,500.000	100.000
3.	Mise en place de pierres	350.000	
TOTAL :			460.000

**C. SECTEURS TCHECOSLOVACO—AUTRICHIEN, TCHECOSLOVAQUE ET
TCHECOSLOVACO—HONGROIS DU DANUBE**
(km 1880,26—1708,2)

a) Caractéristique sommaire.

Sur le secteur Devín—Gönyü, jusqu'à la ville de Bratislava (km 1869) le Danube a les caractéristiques d'un fleuve de montagne, ensuite jusqu'à la localité Gönyü (km 1791) il coule dans un secteur intermédiaire (entre le Haut Danube, secteur montagneux, et le Danube Moyen, secteur de plaine) fort ramifié, encombré de nombreux seuils. La majeure partie des seuils se situent entre les localités Rajka et Gönyü. La largeur du lit varie de 300 à 400 m et la vitesse moyenne du courant est de 6,5 à 7,2 km/h.

Déjà en 1886—1896, le secteur du Danube du km 1880 au km 1748 fut régularisé pour les eaux moyennes. A cette fin furent exécutés des travaux de régularisation tels que consolidation des berges, construction de digues longitudinales, barrement de bras et de lits secondaires.

Toutefois, nonobstant les résultats obtenus, les travaux de régularisation pour eaux moyennes ne résolurent pas entièrement le problème de l'amélioration des conditions de la navigation, car en période de basses-eaux les seuils entravant la navigation continuaient à se former. En 1900, des travaux de régularisation complémentaires pour basses-eaux furent entrepris. Ces travaux comprenaient la construction d'épis et l'augmentation du nombre des barrages de bras secondaires en vue de diriger et de fixer le courant.

Les épis servant à rétrécir le lit furent bâtis en séries et leur construction se poursuit de nos jours encore.

Du point de vue du mouvement des alluvions, le secteur situé entre les km 1880 et 1842 peut être considéré comme étant stable, car on n'y observe ni de formation de banc, ni d'approfondissement sensible du lit.

La section du km 1842 au km 1790 a un caractère intermédiaire. Le mouvement et le dépôt des alluvions y sont intensifs, ce qui provoque un changement perpétuel de la configuration du lit et l'élévation du fond.

La chute de la pente sur la section Devín—Palkovičovo (km 1880—1810) est de 30—40 cm/km et sur la section Palkovičovo — Gönyü (km 1810—1791) de 15—20 cm/km.

La section située entre Gönyü et le confluent du Hron (km 1791—1716) a un caractère de plaine et, du point de vue du mouvement des

alluvions elle peut être considérée comme stable. En aval du confluent du Hron (km 1716) le lit devient instable par suite de la déposition d'alluvions.

Sur cette section la pente est de 4—6—10 cm/km.

Sur le secteur considéré, la largeur du chenal ne correspond pas encore partout à celle prévue dans les Recommandations de la Commission du Danube.

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le secteur des km 1880,26—1708,2.

1. Assurer sur tout le secteur une profondeur de chenal minima de 20 dm. Les États riverains, l'Autriche, la Tchécoslovaquie et la Hongrie, envisagent d'augmenter la profondeur à 23 dm en amont de Gönyü et à 25 dm en aval de Gönyü.

2. Assurer sur la section Devín—Gönyü (km 1880,26—1791) une largeur de chenal minima de 150 m, excepté dans les passages particulièrement difficiles où il convient d'assurer une largeur de chenal d'au moins 120 m.

3. Assurer sur la section Gönyü—Szob (km 1791—1708) les largeurs de chenal minima suivantes :

— sur les sections à terrain meuble : 180 m, avec augmentation jusqu'à 200 m dans les courbes ;

— sur les sections particulièrement difficiles : 150 m ;

— sur les sections à fond rocheux : 100 m.

4. Assurer sur tout le secteur un rayon de courbure minimum de 1000 m, sauf sur les secteurs défavorables par leurs conditions géomorphologiques, où il convient d'assurer des rayons de courbure d'au moins 750 m.

c) Travaux projetés pour la période 1961—1965 sur le secteur des km 1880,26—1708,2.

1. Exhaussement des ouvrages en pierre existants (digues longitudinales) afin de les rendre conformes au projet initial de la RPH ; construction de nouveaux ouvrages de consolidation des berges ; prolongation des digues longitudinales, etc.

2. Reconstruction, selon les dimensions du projet initial, des épis endommagés bâtis dans le cadre de la régularisation pour basses-eaux, complètement des anciens épis et construction de nouveaux.

3. Reconstruction des digues de barrement de bras secondaires endommagées ou détruites et construction de nouvelles digues.

4. Dragages sur les seuils, visant directement l'amélioration du chenal ; dragages exécutés pour consolider les ouvrages de régularisation et pour créer un lit navigable unique.

5. Jusqu'en 1965, tous les obstacles sous-eau, hormis les bâtiments coulés gisant aux km 1830, 1805 et 1742 (qui n'entravent pas la navigation) seront éloignés du chenal. Aux endroits précités le chenal sera amélioré par régularisation.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteur austro-tchécoslovaque et tchécoslovaque, km 1880,26 — 1850

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1959, rapportés à l'étiage navigable				Gabarits minima du chenal rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Nature des travaux	Volume des travaux		Coût total des travaux en milliers de Kčs
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m		Dragages en milliers de m ³	Mise en place de pieres, en milliers de m ³	
1.	Devín km 1878	22	80	1200	300	23	150	1200	300	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux	110		2.635
2.	Port de Bratislava km 1866	23	100	1000	300	23	200	1000	300	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux	200	— 25.000	4.970
3.	Podunajské Biskupice	20	100	—	400	23	150	—	400	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux	110		2.635
4.	km 1868,6	—	—	—	—	—	—	—	—	Renforcement de bâtimens et autres objets coulés			4.000
TOTAL											420	25.000	14.240

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteur tchecoslovaco—hongrois, km 1850—1708

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1938, rapportés à l'étiage navigable				Gabarits minima du chenal rapportés à l'étiage maximal, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Nature des travaux	Volume des travaux				Coût total des travaux en millions de Kcs	
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m		Dragages en milliers de m ³	Rive droite	Rive gauche	Total	milliers de Ft	milliers de Kcs
1	2									11	12	13	14	15	16	17
1.	km 1850—1810 km 1842,3 km 1826,3 km 1825,0	22 19 12	120 150 120	1000 500* 700*	300 300 150	23 23 23	150 150 150	1200 1200 1200	— —	a) Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux ; b) dragages	3,540	115	54	169		
2.	km 1809—1805 km 1809,4 km 1805,2	18 16	100 150	400* 300*	200 130	23	167	1200	—	a) Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux ; b) dragages	550	14	12	26		
3.	km 1805—1794 km 1803,4	22	100	700	60	23	190	1400	—	a) Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux ; b) dragages	780	15	10	25		

*) Cette valeur n'a été observée que quelques jours par an.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
4.	km 1794-1767 km 1777	20	200	1000	300	25	200	1400	—	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux	—	16	5	21		
5.	km 1767-1708 km 1721	20	150	800	300	25	200	1400	—	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses-eaux	—	8	4	12		
TOTAUX											4,870	168	85	253	80.325	56.565

Le coût des travaux est partagé entre la Hongrie et la Tchécoslovaquie :

Travaux d'empierrement exécutés par la Hongrie :

126.500 m³ × 250 Ft = 31,625.000 Ft

Travaux d'empierrement exécutés par la Tchécoslovaquie :

126.500 m³ × 160 Kës = 20,040.000 Kës

Dragages exécutés par la Hongrie :

2,435.000 m³ × 20 Ft = 48,700.000 Ft

Dragages exécutés par la Tchécoslovaquie :

2,435.000 m³ × 15 Kës = 36,525.000 Kës

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RSTch sur le secteur des km 1880,26—1850 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux	Coût total en milliers de Kës
1.	Dragages.....	420.000 m ³	10.240
2.	Empierrement.....	25.000 m ³	
3.	Renflouement de bâtiments et d'autres objets coulés.....	1.000 t	4.000
		TOTAL :	14.240

Tableau 13

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RSTch et la RPH sur le secteur commun du Danube entre les km 1850—1708 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux en m ³	Coût total	
			en milliers de Ft	en milliers de Kës
1.	Dragages.....	4,870.000	48.700	36.525
2.	Empierrement....	253.000	31,625	20,040
		TOTAL :	80.325	56.565

D. SECTEUR HONGROIS DU DANUBE (km 1708,2 – 1433)

a) Caractéristique sommaire.

Sur le secteur hongrois le Danube a un caractère de fleuve de plaine, sauf sur la courte section située entre le confluent du Iron et la localité Kismaros où il traverse les portes de Visegrád et acquiert le caractère d'un fleuve de montagne. En aval de Visegrád, le Danube se ramifie en deux bras, le bras gauche Vác, et le bras droit Szentendre, qui se réunissent en amont de Budapest. La largeur moyenne du lit est de 400 m et la vitesse du courant varie de 3,6 à 4,3 km/h.

Sur le secteur en aval de Budapest, le Danube a le caractère d'un fleuve de plaine typique ; sa largeur moyenne est de 600 m. Au début de ce secteur, entre Budapest et Paks, le lit est peu sinueux ; dans la région de Budapest, il se ramifie en de nombreux bras. En aval de la localité Paks le lit devient sinueux et ramifié ; la vitesse du courant varie de 2,9 à 4 km/h.

Les travaux de régularisation sur ce secteur comprennent des ouvrages de consolidation des berges, des digues longitudinales, des ouvrages de barrement de bras secondaires et des épis.

La section Szob—Kismaros (km 1708—1691) est montagneuse et son lit est rocheux. En général, la largeur et la profondeur du chenal y répondent aux besoins actuels de la navigation.

La section Kismaros—Dunaföldvár (km 1691—1565) a un caractère de plaine et le mouvement des alluvions y forme rarement de bancs ou d'îles. La chute de pente de Kismaros à Dunaföldvár est de 6—8 cm/km.

Sur la section de Budapest (km 1654—1640) les travaux de régularisation ont déjà été entamés en 1870.

A cette époque tous les travaux de régularisation avaient pour but de protéger la capitale contre les inondations et de réduire le nombre des obstacles nautiques. En 1871—1885 des travaux de régularisation pour eaux moyennes ont été exécutés sur la section Ujpest—Csepel (largeur de régularisation environ 370 m).

La régularisation de la section de Budapest a été favorable à l'écoulement des crues avec glaces.

En général, la profondeur du chenal répond aux besoins actuels de la navigation.

Après 1942, un projet général de régularisation (largeur de 400 m) a été élaboré pour la section en aval de Budapest et depuis lors la régularisation de cette section est effectuée compte tenu de ladite largeur.

Sur la section Dunaföldvár—Baja (km 1561—1475), la régularisation pour eaux moyennes peut être considérée comme achevée dans son ensemble. Ceci n'est toutefois pas le cas pour la section en aval de Baja (km 1475—1433) où la régularisation pour eaux moyennes n'est qu'à son début.

En connexion avec ceci, les travaux de régularisation pour eaux moyennes prévus pour les 5 ans à venir visent principalement cette section.

Au cours de la période 1946—1957, la profondeur minima de chenal rapportée à l'étiage navigable et de régularisation était de 18 dm (1946) sur le secteur Szob—Mohács (km 1708—1448). Mais à la suite des travaux de régularisation exécutés la profondeur minima sur ce secteur a augmenté à 21 dm comme indiqué dans le tableau 14.

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le secteur des km 1708,2—1433.

1. Assurer sur tout le secteur une profondeur de chenal minima de 20 dm. La Hongrie propose que dans le plan prévu pour la première période, cette profondeur soit augmentée à 25 dm.

2. Assurer sur tout le secteur une largeur de chenal minima de 180 m (excepté dans les passages difficiles où il convient d'assurer une largeur d'au moins 150 m) ; sur les sections particulièrement difficiles la largeur envisagée est, à titre d'exception, de 120 m.

3. Assurer sur tout le secteur un rayon de courbure minimum de 1000 m.

c) Travaux projetés pour la période 1961—1965 sur le secteur des km 1708,2—1433.

En dehors de l'entretien du chenal et des ouvrages hydrotechniques, les travaux de régularisation suivants seront effectués sur ce secteur :

— construction de digues longitudinales et d'épis dans la courbe de Kulcs (km 1593—1592) ;

— poursuite des travaux de régularisation dans la courbe de Apostag—Dunaegyháza (km 1570—1563), afin d'obtenir un lit plus stable au moyen de son rétrécissement à 400 m à l'époque des eaux moyennes ;

— achèvement de la régularisation de la section Vác—Ujpest, assurant les gabarits de chenal nécessaires auprès de l'étiage navigable et de régularisation ;

— exécution de travaux de régularisation (consolidation de la berge sur une longueur de 7800 m et construction de 16 traverses sur une longueur de 3000 m) dans huit courbes, entre Dunaföldvár et la frontière yougoslave (km 1560—1433). L'une des courbes est située en amont de Baja et les 7 autres en aval de Baja.

Volume total des travaux à exécuter dans les 8 courbes :

— mise en place de 479.000 m³ de pierres.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteur hongrois, km 1708—1433

Tableau 14

No d'ordre	Secteur limitatif		Gabarits minima du chenal en 1950, rapportés à l'étiage navigable						Gabarits minima du chenal, rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période						Volume et nature des travaux			Coût total des travaux en millions de forints
	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur en m	Empierrement en milliers de m ³	Dragage en milliers de m ³	Divers			
1.	23	70	1500	800	25	120	1800	800	25	120	1800	800	7,4	24		2,0		
2.	24	100	1500	800	25	120	1800	800	25	120	1800	800	5,6	24		1,6		
3.	24	80	plus de 2000	800	25	120	plus de 2500	plus de 2500	25	120	plus de 2500	600	15,7	16		3,7		
4.	23	70	plus de 2000	2000	25	120	plus de 2500	plus de 2500	25	120	plus de 2500	1200	24,2	120		7,0		
5.	25	240	plus de 2000	—	25	240	plus de 2500	—	25	240	plus de 2500	—	6,0	—		1,5		
6.	25	200	plus de 2000	400	25	240	plus de 2500	400	25	240	plus de 2500	—	24,6	128		7,1		
7.	25	170	plus de 2000	—	25	240	plus de 2500	—	25	240	plus de 2500	—	5,6	48		1,8		
8.	25	180	plus de 2000	—	25	240	plus de 2500	—	25	240	plus de 2500	—	32,5	80		8,2		
9.	23	80	plus de 2000	1000	25	160	plus de 2500	1000	25	160	plus de 2500	800	7,0	40		2,0		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
10.	km 1577—1570 (courbe de Dunavecse)	25	180	plus de 2000	—	25	240	plus de 2500	—	4,6	120	—	1,0
11.	km 1570—1563 (courbes de Dunaegyháza et Apostag)	25	200	plus de 2000	—	25	240	plus de 2500	—	48,8	—	—	12,1
12.	km 1492—1488 (courbe de Sülkösd)	35	200	7000	2000	35	200	6500	4000	70	—	—	13,0
13.	km 1474—1470 (courbe de Sárospart)	21	100	1500	1000	25	150	1500	2000	20	—	—	3,8
14.	km 1470—1468 (courbe de Szeremle)	35	200	3000	2000	35	200	2500	2000	60	—	—	11,2
15.	km 1468—1465 (courbe de Bába)	25	200	6500	1000	30	250	4000	3000	70	—	—	13,0
16.	km 1465—1463 (courbe de Bede)	35	150	5000	500	35	200	3500	1500	20	—	—	3,8
17.	km 1460—1454 (courbe de Bári)	25	100	7000	1000	30	200	6500	3000	90	—	—	17,0
18.	km 1446—1442 (île Cigány-courbe Kölked)	25	150	7000	1400	30	200	5000	2500	40	—	—	7,2
19.	km 1442—1439 (courbe de Sirina)	25	100	2500	800	30	200	2500	1500	64	—	—	12,0
TOTAUX:										616	600	—	129,0

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RPH sur le secteur des km 1700,2—1433 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux en m ³	Coût total en milliers de Ft
1.	Travaux de terrassement pour la consolidation des berges	14.000	
2.	Dragages	600.000	
3.	Mise en place de pierres (construction de traverses et consolidation des berges) . . .	616.000	
4.	Bétonnement (consolidation des berges) .	800	
		TOTAL :	129.000

E. SECTEURS YOUGOSLAVE ET YOUGOSLAVO — ROUMAIN DU DANUBE (km 1433 — 1048)

a) Caractéristique sommaire

Sur le secteur du km 1433 au km 1048, le terrain du lit est composé surtout de matériaux friables. Le fond est en grande partie sablonneux et les rives (de sable, d'argile, de limon, etc.) résistent faiblement à l'action du courant. La section située immédiatement en aval du confluent de la Velika Morava, où les couches inférieures du sol sont composées d'un gravier moyen, fait exception.

Une telle composition du sol est la raison de l'instabilité du lit, de l'affouillement des berges, de la formation de bras secondaires, de courbes et de bancs défavorables à la navigation. En résultat de ces conditions, le chenal change souvent de direction et il se forme dans le lit des seuils entravant la navigation.

Les affluents du Danube les plus importants, à savoir : la Drava (km 1382), la Tisza (km 1214), la Sava (km 1169) et la Velika Morava (km 1103) se jettent dans le fleuve sur le secteur yougoslave. En règle générale, les variations du niveau des eaux du Danube et de ses affluents ne se produisent pas simultanément et ceci donne naissance à des conditions provoquant la formation de seuils. Le rapport entre les débits simultanés de la Tisza et du Danube varie de 12% à 81%. Au confluent de la Sava ce rapport varie de 10% à 110%. Cette situation est aussi valable à l'égard des autres affluents.

Les alluvions charriées par le Danube et par ses affluents sont constituées en majorité de fins grains de sable ; exception en font celles charriées par la Velika Morava, qui se composent surtout de gravier et de sable.

Jusqu'à présent, les travaux exécutés sur le secteur examiné visaient surtout le redressement des courbes brusques par des coupures, la consolidation des berges et la fermeture des bras secondaires.

Sur la section des km 1433 — 1307, la profondeur et, par endroit, également la largeur du chenal sont insuffisantes. Ainsi sur quelques tronçons de la section seule la navigation par alternat, réglée par des signaux spéciaux, est pratiquée. Tel est le cas en période de basses-eaux sur le tronçon du km 1397 au km 1393, situé entre Apatin et le confluent de la Drava, qui comporte des courbes brusques, et dans la coupure de Mohovo (km 1314 — 1308,6).

Les projets visant l'amélioration des conditions de navigabilité sur ces sections ont été établis après les mesurages exécutés en 1951—1955.

Ces projets prévoient pour la coupure de Mohovo la garantie de la stabilité du lit, l'élargissement du chenal jusqu'à 110 m, et l'augmentation de la profondeur jusqu'à 2,30 m en période de basses-eaux.

Sur la section km 1307—1208 le lit est également instable. La Tisza charrie une grande quantité d'alluvions qui contribuent à la formation de bancs et de seuils mobiles entravant la navigation normale en période de basses-eaux.

Cette section, l'une des plus difficiles sur le secteur yougoslave du Danube, exige l'exécution de travaux de régularisation de grande envergure pour y assurer les conditions favorables à la navigation.

Des travaux préparatoires de laboratoire et d'autres ont été effectués et sont encore en cours en vue de la réalisation de ces mesures.

Le trait caractéristique de la section du km 1208 au km 1163 est la complexité des phénomènes hydrauliques provoqués par les eaux de la Sava qui, elle aussi, charrie une grande quantité d'alluvions favorisant la formation de bancs et de seuils.

L'amélioration des conditions de navigabilité de cette section exige l'exécution de grands travaux hydrotechniques.

Entre les km 1163 et 1048, le lit du fleuve est instable et on y observe également le dépôt d'une grande quantité d'alluvions arrivant principalement de la Velika Morava. Il se forme ainsi des îles et des seuils qui gênent la navigation.

Sur cette section, les berges sont soumises à l'affouillement. Pour protéger les berges, ainsi que pour faciliter l'écoulement des alluvions, on prévoit l'exécution de travaux de régularisation appropriés.

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le Danube pour le secteur des km 1433—1048.

1. Assurer sur tout le secteur une profondeur de chenal minima de 20 dm.

2. Assurer les largeurs de chenal minima suivantes :

— sur les sections à lit à terrain meuble : 180 m, avec augmentation jusqu'à 200 m dans les courbes, et sur les sections particulièrement difficiles : 150 m ;

— sur les sections à fond rocheux : 100 m.

3. Assurer sur tout le secteur un rayon de courbure minimum de 1000 m, excepté sur les sections à conditions géomorphologiques défavorables, où il convient de garantir 750 m.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteurs yougoslave et yougoslavo-roumain, km 1433-1048

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1950, rapportés à l'étiage navigable				Gabarits minima du chenal rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Volume et nature des travaux			Coût total des travaux en millions de dinars
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur en m	Consolidation de la berge en m	Construction d'épis en m	Construction de digues longitudinales		Cons en m
1.	Apatin km 1397-1393	25	110	400	4000	25	150	925	2000	1600	250	250	300
2.	Coupure de Mohovo km 1315-1307	13	35	4000	8000	25	100	4500	1600	1500	165	—	300
3.	Slankamen km 1220-1208	18	120	1800	12000	22	150	2000	2500	1400	800	—	300
4.	Seuils dans la région de Belgrade km 1180-1163	20	120	2500	17000	22	150	2500	2500	1800	500	—	300
5.	Brza-Vrba km 1103-1093	15	120	2000	10000	22	150	2000	3000	1800	600	400	300
6.	Ram-Dubovac km 1087-1076	25	120	3000	11000	25	150	3000	3000	2100	300	400	300
7.	Etude du réseau de triangulation, etc. aux km 1057-1433												150
TOTAUX :										10200	2615	1050	1950

Remarque : Les données figurant dans le tableau ne comprennent que les travaux projetés par la RPFY.

c) Travaux projetés pour la période 1961—1965 sur le secteur des km 1433—1048.

Les travaux projetés (consolidation des berges, construction d'épis, etc.) sont les suivants :

- | | |
|--|-----------------------------|
| I. en aval de Apatin (km 1397—1393) : | |
| — construction du fondement en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge | env. 50.000 m ² |
| — construction de la pente en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge.. | env. 37.500 m ³ |
| II. coupure de Mohovo (km 1315—1307) : | |
| — construction du fondement en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et des épis | env. 5.000 m ² |
| — construction de la pente en pierres et de l'ouvrage de consolidation de la berge | env. 25.000 m ³ |
| — travaux de dérochement..... | env. 10.000 m ³ |
| III. Slankamen (km 1220—1208) : | |
| — construction du fondement en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et des épis..... | env. 50.000 m ² |
| — construction de la pente en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et d'épis | env. 35.000 m ³ |
| IV. km 1180—1163 : | |
| — construction du fondement en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et des épis..... | env. 50.000 m ² |
| — construction de la pente en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et d'épis | env. 37.500 m ³ |
| V. Brza-Vrba (km 1103—1093) : | |
| — construction du fondement en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge.. | env. 30.000 m ² |
| — construction de la pente en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et d'épis | env. 25.000 m ³ |
| — dragages | env. 275.000 m ³ |
| VI. Ram-Dubovac (km 1087—1076) : | |
| — construction du fondement en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et des épis..... | env. 50.000 m ² |
| — construction de la pente en pierres de l'ouvrage de consolidation de la berge et d'épis | env. 37.500 m ³ |

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RPFY sur le secteur des km 1433—1048 pour la période de 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux	Coût total en milliers de dinars
1.	Construction des fondements en pierres des ouvrages de consolidation de la berge	235.000 m ²	840.000
2.	Construction des pentes en pierres	197.500 m ³	800.000
3.	Dragages	275.000 m ³	110.000
4.	Dérochements	10.000 m ³	50.000
5.	Autres travaux	—	150.000
			<u>1,950.000</u>

**F. SECTEURS YOUGOSLAVO — ROUMAIN, ROUMAINO — BULGARE
ET ROUMAIN
(km 931 — 170)**

a) Caractéristique sommaire

Ce secteur de fleuve a le caractère typique d'un cours d'eau de plaine, caractère qu'il garde jusqu'à la Mer Noire.

Au début du secteur, jusqu'à la localité Artchar (km 770,7), le lit est fort sinueux, avec des courbes brusques. Plus loin, jusqu'à la ville de Hirşova (km 253), cette sinuosité diminue et la longueur des sections rectilignes atteint 5—8 km. De Hirşova à Brăila (km 253—170) le lit devient de nouveau sinueux. Il y a sur cette section un grand réseau de bras particulièrement développés entre Silistra et Brăila (km 367—170) où la longueur de certains d'entre eux atteint 80—100 km (bras Borcea et Măcin).

Des travaux de régularisation pour eaux moyennes et basses et de redressement du lit n'y ont été exécutés que dans une faible mesure.

Les conditions nautiques ont été améliorées essentiellement par la consolidation des berges de certaines sections, les dragages intenses sur les seuils défavorables à la navigation et le renflouement des bâtiments coulés.

En 1946—1957, la profondeur minima auprès de l'étiage navigable et de régularisation, relevée sur les seuils de la section Calafat—Silistra (km 795—376) était de 17 dm (1952) et sur ceux de la section Silistra—Brăila (km 376—170), de 14 dm (1947).

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le secteur des km 931—170.

1. Assurer sur tout le secteur une profondeur de chenal minima de 20 dm.

2. Assurer sur tout le secteur une largeur minima de chenal de 180 m (avec augmentation jusqu'à 200 m dans les courbes) et de 150 m sur les sections particulièrement difficiles.

3. Assurer sur tout le secteur un rayon de courbure minimum — d'après l'axe du chenal — de 1000 m, et de 750 m sur les sections défavorables par leurs conditions géomorphologiques.

e) Travaux projetés pour la période 1961-1965 sur le secteur des km 931-170

1. Consolidation des berges à l'accès dans le bassin Plantelor (port de Giurgiu) et dans la région de l'île Mocanu (km 486):

Volume total des travaux prévus pour les 5 ans (1961 — 1965) :

mise en place de pierres	31.400 m ³
pose de fascines	52.000 m

2. Consolidation des berges sur la section des km 253—237:

Volume total des travaux prévus pour 1961—1963 :

mise en place de pierres et de gravier	53.000 m ³
pose de fascines	80.000 m

3. Travaux de régularisation sur la section Călărăși—Hîrsova :

- barrement du bras secondaire Epuraș, dans la région du bras Bala ;
- construction d'ouvrages hydrotechniques dans la région du bras Turcescu.

Volume total des travaux prévus de 1961—1965 :

mise en place de pierres	62.000 m ³
pose de fascines	50.000 m

4. Dragages (sur le secteur bulgare) 470.000 m³

5. Renflouement des bâtiments coulés sur la section yougoslave de Prahovo, sur le secteur bulgare des km 677,3—386,7 (8 bâtiments) et sur le secteur roumain.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteur yougoslavo—roumain, km 931—845,7

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1959, rapportés à l'étiage navigable				Gabarits minima du chenal, rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Volume et nature des travaux			Coût total des travaux en millions de dinars
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur en m	Consolidation de la berge en m	Construction de épis en m	Construction de diges ou de traverses en m	
1.	Prahovo, km 865—857	22	70	1300	8000	25	180	1300	500	—	—	—	350

Remarque: Les données figurant dans le tableau ne contiennent que les travaux projetés par la RPFY.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteur bulgare—roumain, km 845,7—374,5

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1959, rapportés à l'éclage navigable				Gabarits minima du chenal, rapportés à l'éclage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Volume et nature des travaux		Coût total des travaux en milliers de leva
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbure en m	Longueur en m	Dragages en milliers de m ³		
1.	Cioara km 588—585	16	80	900		22	180	1000	3000	130	1.313	
2.	Belene-Liuta km 567—561	21	80	900		22	180	1000	6000	200	1.320	
3.	Brishlian km 453—450	24	120	1500		22	180	1500	3000	50	330	
4.	Kosui km 425—421,5	21	100	1000		22	180	1200	3500	90	594	
TOTAL:										470	3.557	

Remarque: Les données figurant dans le tableau ne comprennent que les travaux projetés par la Bulgarie.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteurs yougoslavo—roumain, bulgare—roumain et roumain, km 931—170

No d'ordre	Secteur limitatif	Gabarits minima du chenal en 1959, rapportés à l'éclage navigable				Gabarits minima du chenal, rapportés à l'éclage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Nature et volume des travaux			Coût total des travaux en lei
		Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbe en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en dm	Largeur en m	Rayon de courbe en m	Longueur en m	Dragage de régularisation en 1000 m ³	Mise en place de pieres en 1000 m ³	Pose de fascines en m	
1.	Caluda km 760,9—761,3	16	70	1000	400	22	180	1000	400	150	—	—	1,500.000
2.	Celeu-Corabia km 631,7—632	15	70	1000	300	22	180	1000	300	180	—	—	1,800.000
3.	Carageorge km 343,8—344	18	80	1000	200	22	180	1000	200	100	—	—	1,000.000
4.	Accès dans le bassin de Plan-telor* km 490,2	20	30	—	—	25	50	—	—	100	40	52	14,600.000
5.	Giurgiu Vadul Oii km 223—239	20	—	—	—	25	—	—	—	—	Pierres 42 Gravier 11	90	10,000.000
TOTAL:										530	92	142	28,900.000

*) Travaux exécutés pour protéger les digues et les accès dans le bassin (dignes, quais, etc.).
Remarque: Les données figurant dans le tableau ne comprennent que les travaux projetés par la RPR.

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RPFY sur le secteur des km 931—845,7 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux	Coût total en milliers de dinars
1.	Renflouement de bâtiments coulés et dragages	—	350.000

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RPB sur le secteur des km 845,7—374,5 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux	Coût total en milliers de leva
1.	Dragages	470.000 m ³	3.557

En dehors des travaux indiqués dans le tableau, des bâtiments coulés seront renfloués sur le secteur bulgare.

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RPR sur le secteur des km 931—170 pour la période 1961—1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux	Coût total en milliers de lei
1.	Mise en place de pierres	92.000 m ²	
2.	Pose de fascines	142.000 m	
3.	Dragages	730.000 m ²	
		TOTAL :	28.900

G. SECTEURS ROUMAIN ET SOVIETO — ROUMAIN

(km 170 — 0 et km 0 — -7,0)

(Administration Fluviale Spéciale du Bas-Danube)

a) Caractéristique sommaire

Ce secteur comprend le lit principal du Danube jusqu'au cap Tchatal d'Ismaïl (km 80-mille 43), puis les bras de Tulcea et de Sulina.

Au cap Tchatal d'Ismaïl le lit se ramifie en deux bras : Kilia et Tulcea. Au cap Tchatal de St-Georges le bras de Tulcea se ramifie à son tour en les bras de Sulina et de St-Georges. Le chenal navigable pour les bâtiments maritimes passe d'abord dans le bras de Tulcea et ensuite dans le bras de Sulina.

De Brăila au cap Tchatal d'Ismaïl le lit principal ne présente pas de difficultés particulières pour la navigation.

Afin de garantir le passage des bâtiments maritimes venant de la Mer Noire ou sortant en Mer Noire, des travaux hydrotechniques (entrepris en 1858) ont été exécutés dans les bras de Sulina et de Tulcea ainsi que dans l'embouchure du bras de Sulina, qui comprennent la construction de deux digues parallèles partant du canal de Sulina en direction de la mer. Parallèlement à la construction de ces digues, des travaux de dragage et de régularisation ont été exécutés dans le bras de Sulina, du Tchatal St-Georges au port de Sulina (milles 34—0); ces travaux comprenaient les coupures des courbes du bras de Sulina, la consolidation des berges et la construction d'épis.

Les travaux actuels comprennent le rallongement des digues parallèles et l'exécution des travaux de creusement du fond du lit sur la barre de Sulina.

Les problèmes liés au rallongement des digues parallèles sont résolus sur la base des résultats obtenus et des travaux de recherches effectués au cours des dernières années.

En 1946—1957, la profondeur minima rapportée à l'étiage navigable et de régularisation, relevée sur les seuils de la section Brăila—Sulina, était de 20 pieds (1949) et sur la barre de Sulina de 16 pieds (1956).

b) Tâches prévues par le plan de la première période (1961—1965) de la première étape des grands travaux sur le secteur des km 170 — 0 et 0 — -7,0.

1. Assurer sur tout le secteur une profondeur de chenal minima de 24 pieds.

2. Assurer sur tout le secteur une largeur de chenal minima de 180 m, excepté dans le canal du bras de Sulina.

c) Travaux projetés pour la période 1961—1965 sur le secteur des km 170 — 0 et 0 — -7,0.

1. Construction de la digue submersible : 1300 m, et de la digue insubmersible : 1500 m.

2. Reconstruction des ouvrages de consolidation des berges du canal : 45.000 m.

3. Reconstruction de 57 épis.

Tableau des gabarits minima actuels et projetés sur les secteurs limitatifs du Danube
Secteurs roumain et roumaino-soviétique, km 170 — 0 et 0 — — 7,0
(Administration Fluviale du Bas-Danube)

No d'ordre	Secteur limitatif et dénomination des travaux	Gabarits minima du chenal en 1938, rapportés à l'étiage navigable				Gabarits minima du chenal, rapportés à l'étiage navigable, après l'exécution des travaux projetés pour la première période				Volume et nature des travaux					Coût total des travaux en lei	
		Profondeur en pieds et en m	Largueur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil ou de l'obstacle en m	Profondeur en pieds et en m	Largueur en m	Rayon de courbure en m	Longueur du seuil en m	Consolidation des berges en m	Reconstruction des épis	Construction de digues en m		Dragages en 1000 m ³		
1.	Bras de Tulcea milles 37 — 41 (km 68 — 76) Canal de Sulina milles 24 — 0 et mille 0 — km 70	24 7,32	150	800	1500	24 7,32	180	800	1500	—	—	—	—	—	135	1,000.000
2.	Reconstruction des ouvrages de consolidation des berges du canal	24 7,32	—	—	—	24 7,32	—	—	—	45.000	—	—	—	—	—	37.500.000
3.	Reconstruction des épis du canal	24 7,32	—	—	—	24 7,32	—	—	—	—	57 pièces	—	—	—	—	1,250.000
4.	Construction de la digue dans l'embouchure	24 7,32	—	—	—	24 7,32	—	—	—	—	—	1300	1500	—	—	14,900.000
5.	Travaux de dragage sur le Danube maritime et sur la barre de Sulina	24 7,32	—	—	—	24 7,32	—	—	—	—	—	—	—	3000	—	18,500.000

Remarque: Les données figurant dans le tableau ne comprennent que les travaux projetés par l'Administration Fluviale du Bas-Danube.

TABLEAU SYNOPTIQUE

des données sur la nature, le volume et le coût des travaux projetés par la RPR (AFBD) sur le secteur des km 170-0 et 0 - -7,0 pour la période 1961-1965

No d'ordre	Nature des travaux	Volume des travaux	Coût total en milliers de lei
1.	Construction de digues insubmersibles	1.500 m	8.400
2.	Construction de digues submersibles	1.300 m	6.500
3.	Reconstruction des ouvrages de consolidation	45 000 m	37.500
4.	Reconstruction des épis	57 pièces	1.250
		TOTAL :	53.650