ПРОТОКОЛЫ ДУНАЙСКОЙ КОМИССИ

ТОМ 22

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANU

TOME 22

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

TOME 22
VINGT-DEUXIEME SESSION

tenue à Budapest
du 3 au 16 juin 1964

(Procès-verbaux Nos 121-125)

SOMMAIRE

LISTE DES DELEGATIONS 287
PROCES-VERBAL № 121 (3 juin 1964) 295
Ouverture de la session 297
Adoption de l'ordre du jour 300
Formation des groupes de travail 300
PROCES-VERBAL № 122 (9 juin 1964) 301
Examen des questions techniques 303
Information sur l'entretien du chenal du Danube et information sur le déroulement des travaux de la première période (1961—1965) du Plan des grands travaux sur le Danube
Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau pour le secteur en aval de Devín
Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et sur tout le parcours du Danube, compte tenu des informations de tous les pays danubiens
Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions techniques
Examen des questions nautiques 306
Projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube
Instruction au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube
Rapport sur les questions nautiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières
Examen des questions hydrométéorologiques 308
Projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de plus de 60%
Projet de Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers
Rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières

Développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien, et tenue des conférences scientifiques sur les questions hydrologiques

PROCES-VERBAL № 123 (12 juin 1964) 313
Examen des questions douanières 315
Projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière
Rapport sur les questions douanières de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières

Examen des questions statistiques 316
Projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube.
Approbation du terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube
Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques
Examen de l'information sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales..... 317

PROCES-VERBAL № 124 (15 juin 1964) 325
Examen du rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1964/1965 327
Examen du rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963 331
Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1964 331

PROCES-VERBAL № 125 (16 juin 1964) 333
Examen du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer 335
Adoption de l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXIII^{e} session de la Commission du Danube 336
Examen du point « Divers » (libération du chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives, et nomination du nouveau chef de Section; libération du directeur-adjoint pour la Comptabilité; nomination du chef de la Section de planification et de statistique)..... 336
Clôture de la session 339

ANNEXES I — DECISIONS

Ordre du jour de la XXII[e] session de la Commission du Danube — CD/SES 22/9 343
Décision sur l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube — CD/SES 22/12 345
Décision concernant les questions techniques — CD/SES 22/17 347
Décision concernant les questions nautiques — CD/SES 22/18 349
Décision concernant les questions hydrométéorologiques — CD/SES 22/19 350
Décision concernant les questions douanières — CD/SES 22/20 351
Décision concernant les questions statistiques — CD/SES 22/21 352
Décision concernant la libération du chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives et la nomination du nouveau chef de cette section — CD/SES 22/26 353
Décision concernant la libération du directeur-adjoint pour la Comptabilité — CD/SES 22/17 354
Décision concernant la nomination du chef de la Section de planification et de statistique — CD/SES 22/28.... 355
Décision concernant le rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963 — CD/SES 22/29..... 356
Décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1964 — CD/SES 22/30 357
Décision concernant le rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965 — CD /SES 22/31..... 358
Décision concernant le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer — CD/SES 22/33 359
Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965 — CD/SES 22/36..... 360
Ordre du jour à titre d'orientation de la XXIII[e] session de la Commission du Danube et date de convocation de la session — CD/SES 22/32 367

ANNEXES II — RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières — CD/SES 22/8 371
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques — CD/SES 22/10 375
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques — CD/SES 22/11..... 383
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques — CD/SES 22/13 389
Rapport du groupe de travail pour les questions douanières — CD/SES 22/14 395
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques — CD/SES 22/15 399
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 et du projet du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965 — CD/SES 22/23 403
Rapport du groupe de travail pour les questions financières (Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1964) — CD/SES 22/25 407

ANNEXES III — DOCUMENTS ADOPTES

Rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube au 1er janvier 1964 — CD/SES 22/2.. 413
Bilan au 1er janvier 1964 — Annexe 1 au doc. CD/SES 22/2 417
Note explicative au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963 — Annexe 2 au doc. CD/SES 22/2 418
Compte-rendu des dépenses effectuées en 1963 en dollars — Annexe 3 au doc. CD/SES 22/2 424
Information sur l'exécution du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) pendant la période de 1961 à 1963 — CD/SES 22/3 425
Rapport du directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1963/64 — CD/SES 22/6 449
Terminologie et définitions aux formulaires de la Commission du Danube pour le rassemblement des données sur le transport des voyageurs sur le Danube — CD/SES 22/16 473
Budget de la Commission du Danube pour 1964 — CD/SES 22/24 475
Devis des dépenses de la Commission du Danube pour 1964 — Annexe 1 au doc. CD/SES 22/24..... 476
Liste des publications de la Commission du Danube à faire paraître en 1964 — Annexe 2 au doc. CD/SES 22/24... 478

Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer — CD/SES 22/34 480
Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau — CD/SES 22/35 491
Schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation — CD/SES 22/37 492
Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube — CD/SES 22/38..... 494
Information sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales — CD/SES 22/39 510
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions techniques — CD/SES 22/40 (RE/1964—1—1) 516
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques — CD/SES 22/41 (RE/1963—2—2) 523
Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques — CD/SES 22/42 (RE/1963—1—5)... 528
Dispositions concernant la clôture douanière et certificat d'agrément attestant l'aptitude du bâtiment au transport de marchandises sous clôture douanière — CD/SES 22/43 538
Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube — CD/SES 22/44 541

LISTE DES PARTICIPANTS

AUX TRAVAUX DE LA XXIIe SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

I.

Pays membres de la Commission du Danube

Délégation autrichienne

M. Simon Koller	— Représentant de la RA à la CD
M. Franz Schlaffer	— Conseiller
M. Hans Müllner	— Conseiller
M. Wilhelm Zeller	— Conseiller
M. Ernst Glasel	— Conseiller
Mme Hedwig Wolfram	— Conseiller
M. Friedrich Zanetti	— Conseiller
M. Karl Fuchs	— Conseiller
M. Leopold Piringer	— Conseiller
M. Othmar Luczensky	— Expert

Délégation bulgare

M. Yantcho Gueorguiev Yantchev	— Représentant de la RPB à la CD
M. Simeon Simeonov	— Suppléant du Représentant de la RPB à la CD
M. Nikolai Kojouharov	— Conseiller
M. Stoino Ivanov	— Conseiller
M. Todor Trifonov	— Conseiller
M. Vladimir Koutikov	— Expert
M. Gueorgue Baïtchev	— Expert
M. Milko Kharizanov	— Expert
M. Vassil Petrov	— Expert

Délégation hongroise

M. Károly Erdélyi	— Représentant de la RPH à la CD
M. József Bélay	— Suppléant du Représentant de la RPH à la CD
M. Mihály Bokor	— Conseiller
M. Imre Farkas	— Conseiller
M. Mihály Jakus	— Conseiller
M. István Pálos	— Conseiller
M. István Csuti	— Conseiller
M. István Dobos	— Expert
M. Andor Szép	— Expert
M. Ferenc Takács	— Expert
M. Ödön Uzonyi	— Expert
M. Ede Gyimesi	— Expert
M. János Békesy	— Expert

M. Sándor Horváth	— Expert
M. József Szilágyi	— Expert
M. Károly Szesztay	— Expert
M. György Pecely	— Expert
Mme J. Békefy	— Expert
M. László Kincses	— Expert
M. Ödön Vid	— Expert
M. Sándor Tóth	— Expert
Mme J. Benkő	— Interprète
M. György Hollender	— Interprète

Délégation roumaine

M. Mihail Roşianu	— Représentant de la RPR à la CD
M. Mircea Marinescu	— Suppléant du Représentant de la RPR à la CD
M. Mihail Ghelmegeanu	— Suppléant du Représentant de la RPR à la CD
M. Adrian Iosipescu	— Conseiller
M. Mihai Semenescu	— Conseiller
M. Gheorghe Mincuna	— Conseiller
M. Gheorghe Săulescu	— Conseiller
M. Florin Iorgulescu	— Conseiller
M. Lucilius Dimitriu	— Expert
M. Gheorghe Tanase	— Expert
M. Niculae Mateescu	— Expert
Mme Vera Ismailescu	— Expert
Mme Nicoleta Comănescu	— Expert

Délégation tchécoslovaque

M. František Píšek	— Représentant de la RSTch à la CD
M. František Svátek	— Suppléant du Représentant de la RSTch à la CD
M. Ždenek Hurník	— Conseiller
M. Jaroslav Kysel	— Conseiller
M. Ludovít Kincel	— Conseiller
M. Branislav Hlubocký	— Expert
M. Josef Tichý	— Expert

Délégation soviétique

M. G. A. Denissov	— Représentant de l'URSS à la CD
M. L. I. Kapikraïan	— Suppléant du Représentant de l'URSS à la CD
M. K. K. Rodionov	— Conseiller
M. A. A. Makeiev	— Conseiller
M. A. A. Afanassiev	— Conseiller
M. A. V. Mihailov	— Conseiller
Mme L. K. Bogatcheva	— Expert
M. A. N. Ivlev	— Expert
M. A. I. Afanassiev	— Expert
M. S. A. Konovalov	— Expert
M. Y. I. Timofeiev	— Expert

Délégation yougoslave

M. Mustafa Vilović	— Représentant de la RSFY à la CD
M. Aleksandar Jelić	— Suppléant du Représentant de la RSFY à la CD
M. Dušan Milanković	— Conseiller

M. Vinko Stalio	— Conseiller
M. Siniša Petrović	— Conseiller
M. Aleksandar Novaković	— Conseiller
M. Jovan Vladiković	— Conseiller
M. Pajo Ivković Ivandekić	— Conseiller
M. Veselin Tošić	— Conseiller
M. Čedomil Novković	— Conseiller
M. Radosav Vasilić	— Conseiller
M. Savo Raičević	— Conseiller
M. Milutin Simić	— Expert
Mme Danica Milošević	— Expert

II.

Administrations fluviales spéciales

Administration Fluviale des Portes de Fer

M. Dimitrije Popović	— Représentant de la RSFY au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
M. Alexandru Petrescu	— Représentant de la RPR au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
M. Vladimir Focșa	— Conseiller
M. Trajan Mihaila	— Expert
M. Aleksandar Jugović	— Expert
M. Aleksandar Tekelerović	— Expert

Administration Fluviale du Bas-Danube

M. Maximilian Valeriu Anghel	— Directeur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube

III.

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne

Mme U. von Köppen	— Conseiller ministériel
M. F. Dobmayer	— Directeur de la Direction des Eaux et de la Navigation, Regensburg
M. G. Wiedemann	— Conseiller ministériel
Mme M. T. Robertz	— Conseiller gouvernemental en chef
M. O. Teuscher	—

Organisation Météorologique Mondiale

M. István Bodolai	— Représentant de l'OMM

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

M. K. W. Cuperus	— Chef de la Section des voies navigables

Union Internationale des Télécommunications

M. René Petit	— Représentant de l'UIT

PROCES – VERBAL

Nº 121

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 3 juin 1964
à Budapest

Président — M. DENISOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Erdélyi
République Populaire Roumaine	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Denisov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 11 heures.

Le président de la Commission du Danube, M. *Denisov*, ouvrant la XXII^e^ session salue tous les représentants des Etats membres de la Commission du Danube, les membres des délégations et tous les présents. Il salue séparément le nouveau représentant de la République Populaire Hongroise, M. Erdélyi, et lui souhaite une collaboration fructueuse dans la solution des tâches posées devant la Commission.

La XXII^e^ session — dit le président — se réunit à un moment où les importants événements intervenus sur le plan international ont conduit à une détente considérable dans les relations internationales. Les décisions adoptées aux réunions et conférences internationales, les initiatives de plusieurs pays, — dont les pays membres de la Commission du Danube —, visant à réaliser la coopération dans tous les domaines de la vie internationale, reflètent toutes l'aspiration à la paix.

Dans cette situation internationale, quand tous les hommes sincèrement épris de paix concentrent leurs efforts à la solution des problèmes internationaux par la voie des négociations et de la coopération pacifique, l'activité de la Commission du Danube, qui se déroule dans un esprit d'amitié et d'entente mutuelle, contribue, bien que modestement, à la cause de la garantie de la paix et au développement de la collaboration entre les Etats danubiens.

Parlant de l'activité de la Commission du Danube, M. Denisov constate qu'au cours de la période écoulée, la Commission a continué à travailler intensément à la solution des tâches que lui a confiées la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Conformément au plan de travail adopté par la XXI^e^ session, la Commission a publié 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, le Plan de la première étape des grands travaux prévus pour la première période, de 1961 à 1965, ainsi que le Profil en long de tout le parcours navigable du Danube, édité pour la première fois.

Tout comme au cours des années précédentes, la Commission du Danube a accordé une grande attention aux nombreuses questions d'ordre nautique, qui occupent une place importante dans son activité. Elle a notamment préparé à l'édition la carte générale du Danube et la carte de pilotage de Devín à Mohács et a dressé les informations sur l'entretien du chenal navigable du Danube et sur l'accomplissement des travaux prévus dans le cadre du Plan des grands travaux sur le Danube pour la première période (1961—1965).

La Commission a également poursuivi l'étude des questions hydrométéorologiques visant à satisfaire les besoins de la navigation danubienne et à faciliter le travail des bateliers.

Dans le domaine des questions statistiques, a été élaboré l'Annuaire statistique qui comprend pour la première fois des données sur le trafic-marchandises présentées d'après la nomenclature adoptée par la Commission ainsi que des données sur la flotte danubienne.

Un travail important a été accompli en matière d'unification des dispositions douanières applicables sur le Danube, et dans le cadre de ce travail un projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière est soumis à la présente session.

La Commission a également accompli sa tâche en ce qui concerne l'édition des annuaires, recommandations et autres, pour les besoins de la navigation.

Au cours de la période considérée, la Commission a convoqué des réunions d'experts des Etats danubiens pour l'examen de questions d'ordre technique, nautique, hydrométéorologique, douanier et statistique, au sein desquelles des propositions correspondantes ont été élaborées.

Sur proposition des Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, une session extraordinaire a été convoquée en octobre 1963. Cette session a discuté l'information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation.

Comme l'a noté ladite session, la réalisation des dites mesures sur ce secteur difficile pour la navigation améliorera considérablement les conditions de la navigation et contribuera ainsi au développement du trafic sur le Danube et à l'extension des relations entre tous les pays intéressés. La réunion d'experts, dont la convocation a été décidée par la session extraordinaire aux fins d'une étude complémentaire des questions liées à la construction et à l'aménagement de ce secteur pour la navigation, a préparé un rapport qui est soumis à l'examen de la présente session.

En ce qui concerne les relations de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales — question qui, conformément à l'ordre du jour préliminaire, sera examinée par la présente session —, nous pouvons d'ores et déjà constater, dit le président, que des résultats positifs ont été obtenus dans ce domaine et que le cercle des organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation fluviale, avec lesquelles la Commission a établi des rapports de travail, s'élargit constamment. En effet, les nombreux problèmes posés devant la Commission et ayant trait à divers domaines de la navigation, l'importance de leur solution, la riche expérience de la Commission, de même que l'esprit de coopération qui règne au sein de la Commission du Danube suscitent l'intérêt croissant des diverses organisations internationales à l'égard de l'activité de la Commission.

Ce développement important des relations internationales a contribué à l'extension de l'activité de la Commission et à l'affirmation de son prestige.

Poursuivant son intervention, le président souligne deux événements importants survenus dans la vie de la Commission au cours de cette pé-

riode, notamment la conclusion de la Convention multilatérale sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, qui a été signée le 15 mai 1963, et celle de l'Accord entre la Commission du Danube et le Gouvernement de la République Populaire Hongroise relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise, signé le 27 mai 1964. Ces deux documents conclus sur la base de la Convention de 1948, relative au régime de la navigation sur le Danube, affirment le statut juridique de la Commission selon les principes du droit international et la pratique d'autres organisations internationales, et renforcent encore davantage l'autorité et le prestige de la Commission en tant qu'organisation internationale.

A cette occasion, le président remercie encore une fois le Gouvernement de la République Populaire Hongroise pour l'excellente hospitalité offerte à la Commission et les bonnes conditions de travail qui lui ont toujours été assurées.

Tirant des conclusions d'ordre général, M. Denisov note avec satisfaction que les tâches posées par la XXI[e] session ont été résolues avec succès, dans l'esprit de collaboration traditionnel entre tous les Etats membres de la Commission du Danube, qui prennent une part active au développement de la navigation sur cette importante voie d'eau intérieure européenne. Il remercie les représentants, les organes, organisations et services compétents de tous les pays pour leur concours dans la solution des tâches posées devant la Commission, ainsi que tous les fonctionnaires du Secrétariat et des Services pour le travail exécuté consciencieusement et avec compétence.

Poursuivant son intervention, le président fait part de son regret d'avoir à accomplir un devoir fort pénible, de communiquer la perte d'un des fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube, M. Vadim Vassilievitch Sadovnikov, le chef de la Section de planification et de statistique, décédé subitement le 25 décembre 1963. M. Sadovnikov a toujours déployé tous ses efforts et tout son savoir pour mener à bien les tâches qui lui ont été confiées, apportant ainsi son concours à la cause commune du développement de la navigation sur le Danube. Le Président propose d'observer une minute de silence pour rendre hommage à la mémoire de M. Vadim Vassilievitch Sadovnikov.

Traitant ensuite l'ordre du jour préliminaire de la XXII[e] session, M. Denisov dit que la Commission devra examiner des questions importantes relevant des domaines technique, nautique, hydrométéorologique, statistique et juridique, et dont la solution contribuera au développement de la navigation danubienne.

Achevant son intervention, le Président communique que tous les Représentants des Etats membres de la Commission du Danube sont présents à la session, munis de pleins pouvoirs établis en bonne et dûe forme et déclare ouverte la XXII[e] session de la Commission du Danube.

La session examine l'ordre du jour préliminaire de la XXII[e] session — doc. CD/SES 22/7.*

Les points 1 et 2 sont adoptés à l'unanimité.

*Se trouve dans les archives de la Commission.

Au point 3, le litt. a) du point 13 est inséré comme litt. d) dans la rédaction suivante: « Développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien et tenue de conférences scientifiques sur les questions hydrologiques » (proposition de la délégation soviétique).

Le point 3 est adopté à l'unanimité dans la rédaction proposée.

Les points 4—10 sont adoptés à l'unanimité.

Le point 11 est adopté à l'unanimité dans la rédaction suivante: « Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer ».

Le point 12 est adopté à l'unanimité.

Le point 13, où les litt. b) et c) sont devenus respectivement litt. a) et b), est adopté à l'unanimité.

Le président met au vote l'ordre du jour de la XXII[e] session dans son ensemble. L'ordre du jour de la XXII[e] session de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 22/9 (voir Annexes I).

Sur proposition du président, la session approuve la formation de 7 groupes de travail pour la convocation desquels elle charge:

— pour le rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail pour 1963/64 et pour le projet du plan de travail de la Commission pour 1964/65 (points 7 et 9 de l'ordre du jour), M. Kapikraïan (délégation soviétique);

— pour les questions financières (points 8 et 10 de l'ordre du jour), M. Stalio (délégation yougoslave);

— pour les questions techniques (point 1 de l'ordre du jour), M. Marinescu (délégation roumaine);

— pour les questions nautiques (point 2 de l'ordre du jour) M. Schlaffer (délégation autrichienne);

— pour les questions hydrométéorologiques (point 3 de l'ordre du jour) M. Szesztai (délégation hongroise);

— pour les questions statistiques (point 5 de l'ordre du jour) M. Simeonov (délégation bulgare);

— pour les questions douanières (point 4 de l'ordre du jour), M. Svátek (délégation tchécoslovaque).

Le président recommande aux présidents des groupes de travail d'examiner également, au sein de leur groupe, ceux des points du rapport du directeur sur l'accomplissement du plan de travail et du projet de plan de travail de la Commission pour 1964/1965, qui se rapportent aux questions traitées par leur groupe de travail.

La session adopte son programme de travail.

La séance est levée à 12 heures 30 minutes.

Le Président
de la Commission du Danube

Signé: G. A. DENISOV

Le Secrétaire
de la Commission du Danube

Signé: F. PIŠEK

PROCES — VERBAL

Nº 122

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 9 juin 1964
à Budapest

Président — M. DENISOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Erdélyi
République Populaire Roumaine	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Denisov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 15 heures.

Le *président* donne lecture du programme de travail prévu pour la deuxième séance plénière, à savoir l'examen des points 1, 2 et 3 de l'ordre du jour.

La session examine le point 1 de l'ordre du jour « Questions techniques »:

a) Information sur l'entretien du chenal du Danube — doc. CD/SES 22/3/a* et information sur le déroulement des travaux de la première période (1961—1965) du Plan des grands travaux sur le Danube — doc. CD/SES 22/3 (voir Annexes III);

b) Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau pour le secteur en aval de Devín — doc. CD/SES 22/35 (voir Annexes III);

c) Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et sur tout le parcours du Danube, compte tenu des informations de tous les pays danubiens;

d) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions techniques — doc. CD/SES 22/40 — RE/1964—1/1 (voir Annexes III);

M. *Marinescu*, président du groupe de travail, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur les questions techniques — doc. CD/SES 22/10 (voir Annexes II);

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit qu'à l'avis de la délégation soviétique le rapport présenté par le groupe de travail contient des solutions à plusieurs problèmes importants. La mise en pratique de ces solutions contribuera directement à l'amélioration des conditions de la navigation danubienne. Toutes les questions techniques traitées dans le rapport ont été examinées en détail, concertées et adoptées par le groupe de travail, ainsi la délégation soviétique ne désire exprimer que des considérations d'ordre général sur l'essence même de ces problèmes.

La tâche principale qui se pose pour un proche avenir dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation est l'exécution des travaux de régularisation visant l'obtention des gabarits de chenal prévus dans les Recommandations de la Commission du Danube pour la première période de la première étape des grands travaux sur le Danube.

Il découle de l'information présentée qu'une profondeur de 22—25 dm est déjà obtenue sur certains des secteurs limitatifs du Danube, ce qui permet d'espérer que d'ici 1965 les profondeurs seront également augmen-

*Se trouve dans les archives de la Commission.

tées sur les autres secteurs limitatifs du fleuve. Comme on le sait, au cours des dernières années, lorsque les niveaux étaient proches de l'étiage navigable et de régularisation, il y a eu des périodes de navigation où les faibles profondeurs empêchaient la batellerie de naviguer à plein chargement. C'est pour cette raison que la garantie des profondeurs navigables en période d'étiage au moyen de l'exécution de travaux de régularisation, doit être la principale voie à suivre pour la création des conditions favorables permettant d'augmenter la capacité de transport et par cela même la rentabilité de la batellerie.

Poursuivant son intervention, M. Kapikraïan relève l'importance que présente la liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR, dressée sur la base des propositions reçues des pays danubiens.

Il souligne également l'importance pratique de l'instruction pour la présentation des données à inclure dans la fiche des seuils sur le Danube, qui permet d'obtenir des données homogènes en ce qui concerne les profondeurs sur les seuils et leurs tendances à modification.

La détermination, par la présente session, du terme de l'obtention d'une profondeur de 25 dm sur la majeure partie du parcours navigable du Danube est fort importante au point de vue de la poursuite de l'exécution des travaux hydrotechniques sur le Danube, car elle permettra d'entreprendre l'établissement du plan de la deuxième période de la première étape des grands travaux sur le Danube.

Parlant de la question du régime des glaces, M. Kapikraïan indique qu'une solution a été aussi trouvée au problème de la lutte contre les glaces sur le Danube. Les données sur le régime des glaces et les renseignements sur les mesures adoptées dans la lutte contre les glaces, qui seront envoyés à l'Appareil de la Commission, permettront de généraliser les expériences acquises et d'en tenir compte lors de l'établissement du plan pour la deuxième période de la première étape des grands travaux sur le Danube. L'Union Soviétique adopte des mesures de grande portée pour la lutte contre les glaces sur le Danube et de nouvelles mesures seront encore adoptées par les organes compétents dans ce domaine.

Pour conclure, M. Kapikraïan déclare que la délégation soviétique est d'accord avec le rapport du groupe de travail et votera pour l'adoption du projet de décision proposé sur les questions techniques.

M. *Roşianu* dit que le rapport du groupe de travail pour les questions techniques reflète l'activité fructueuse qu'a déployée la Commission du Danube au cours de la période analysée dans le but d'améliorer continuellement les conditions de navigation sur le Danube.

En rapport avec ceci, la délégation roumaine désire souligner la contribution substantielle des pays danubiens qui, par l'entremise de leurs organes compétents, ont prêté leur concours à l'Appareil de la Commission pour lui permettre de résoudre dans les meilleures conditions tous les problèmes techniques prévus par le plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964.

L'obtention d'une profondeur minima de 25 dm par rapport à l'étiage navigable et de régularisation, prévue pour la fin de 1971 sur tout le parcours navigable du Danube en aval de Vienne, met en évidence les efforts déployés par les pays danubiens dans l'intérêt général de la navigation.

L'analyse des données sur l'entretien du chenal navigable ainsi que l'information sur l'état de l'exécution des travaux prévus pour la première période du Plan des grands travaux sur le Danube adopté par la Commission, permettent de tirer des conclusions positives sur les résultats obtenus et ouvrent des perspectives favorables pour l'avenir.

M. Roşianu relève qu'au cours des réunions du groupe de travail un échange d'opinions fructueux a eu lieu sur d'autres problèmes encore et que les remarques de la délégation roumaine sont reflétées dans les conclusions du rapport.

En conclusion, la délégation roumaine approuve le rapport du groupe de travail pour les questions techniques et le projet de décision proposé.

M. *Vilović* (Yougoslavie) dit que l'information sur l'entretien du chenal navigable et celle sur l'état de l'exécution des travaux de régularisation prévus pour la première période de la première étape indiquent clairement l'envergure des activités et des efforts des pays danubiens, déployés afin de créer les meilleures conditions possibles pour la navigation sur le Danube.

Les problèmes techniques complexes, qui ont dû être résolus et ceux qui devront l'être encore, imposent à chaque pays de grandes obligations dans l'exécution systématique des travaux de recherches, d'élaboration des projets, d'entretien, de régularisation et autres devant assurer en premier lieu la sécurité de la navigation.

M. Vilović constate avec satisfaction l'ampleur du travail systématique exécuté dans ce sens et en relève l'importance au point de vue du développement ultérieur de la navigation sur le Danube.

Poursuivant son intervention, M. Vilović souligne les résultats positifs obtenus en ce qui concerne la solution de questions importantes pour la navigation, telles que l'obtention d'une profondeur de 25 dm, l'établissement des fiches des seuils, du bilan d'eau et d'autres questions hydrotechniques liées à l'aménagement du Danube.

Nous ne pouvons manquer de souligner — dit M. Vilović — l'importante contribution qu'apporte à la cause de l'amélioration considérable de la navigation sur le Danube, la construction future du système hydroénergétique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer, qui est d'une extrême importance pour la solution définitive de toutes les difficultés auxquelles se heurte la navigation dans ce secteur ainsi que sur l'ensemble du Danube.

La délégation yougoslave approuve le rapport présenté et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

M. *Erdélyi* (Hongrie) dit que la délégation hongroise constate avec satisfaction que le groupe de travail présidé par M. Marinescu a trouvé des solutions satisfaisantes aux problèmes d'ordre technique.

L'étude de ces questions montre que l'Appareil de la Commission a accompli un travail considérable au cours de la période traitée.

Comme il ressort des documents présentés, la République Populaire Hongroise a dépensé de grandes sommes pour faire face à ses obligations

découlant des tâches incombant aux pays danubiens dans le cadre des questions techniques. La délégation hongroise considère qu'il est utile que la Commission soit informée sur l'accomplissement du plan des grands travaux et sur les moyens investis à cette fin.

La garantie des gabarits de chenal requis est une tâche fort importante du point de vue du trafic sur le Danube et constitue l'un des objectifs communs des pays danubiens.

M. Erdélyi, soulignant l'importance du problème du régime des glaces du Danube, note que depuis la XIV[e] session la Commission s'est occupée à plusieurs reprises de cette question et que plusieurs propositions ont déjà été élaborées à ce sujet.

Il est bien connu que les glaces créent de grands obstacles à la navigation et que les embâcles peuvent causer des inondations catastrophiques.

La délégation hongroise juge possible d'adopter les propositions formulées dans le rapport du groupe de travail sur les questions techniques et se résumant en ce qui suit: lors de l'élaboration des projets de plans de la deuxième période de la première étape des grands travaux sur le Danube, il convient de prendre en considération la nécessité de faciliter l'écoulement des glaces, compte tenu des intérêts des pays riverains; la lutte contre les glaces doit se dérouler sur la base d'accords entre les pays riverains intéressés. Ces recommandations reflètent d'une manière évidente la coopération amicale qui existe entre les pays danubiens et qui tient compte des intérêts mutuels. Pour cette raison la délégation hongroise est persuadée qu'elles ne manqueront pas d'être mises en application.

En conclusion, la délégation hongroise approuve le rapport du groupe de travail pour les questions techniques et votera pour son adoption.

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

La décision sur les questions techniques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/17 (voir Annexes I).

Le *président*, M. Denisov, remercie M. Marinescu, président du groupe de travail pour les questions techniques, et tous les membres du groupe pour leur activité fructueuse.

La session examine le point 2 de l'ordre du jour « Questions nautiques »:

a) Projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube.*

b) Projet d'instructions au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube.*

c) Rapport sur les questions nautiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières — doc. CD/SES 22/42 — RE/1963—1—5 (voir Annexes III).

M. *Schlaffer*, président du groupe de travail pour les questions nautiques, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur les questions nautiques — doc. CD/SES 22/11 (voir Annexes II).

*Projets classés dans les archives de la Commission.

M. *Cuperus* (Secrétariat de la CEE de l'ONU) exprime son regret de n'avoir pas pu être présent à l'ouverture de la session, et dit qu'il apprécie hautement la possibilité qui lui a été offerte d'assister, en qualité d'observateur du Secrétariat de la CEE de l'ONU, aux travaux de la présente session et de se rendre compte d'une façon plus concrète dans quelle mesure les travaux entrepris à Genève sur le plan européen peuvent être utiles pour la navigation danubienne et sur quels problèmes le Secrétariat de la CEE pourrait intensifier son action dans l'intérêt de la navigation danubienne.

Le Secrétariat de la CEE est en général satisfait des liens professionnels et amicaux qui ont pu s'établir ces dernières années avec les fonctionnaires de la Commission du Danube et apprécie beaucoup l'appui reçu, et qui lui sera accordé dans ses travaux de la part de l'Appareil de la Commission du Danube.

Cette collaboration qui a apporté de bons résultats a permis de constater que quoique les conditions de navigation ne soient pas partout les mêmes en Europe, il est néanmoins vrai que les différences, quant au fond, ne sont pas si grandes et que dans beaucoup de domaines les obstacles sont surmontables. M. Cuperus se réfère ici à l'unification des règles de police, au sujet desquelles le groupe de travail pour les questions nautiques vient de prendre une décision importante.

Poursuivant son intervention M. Cuperus dit que parmi les sujets qui peuvent faire l'objet d'une collaboration très utile entre les deux institutions, il convient de mentionner l'étude, en cours à Genève, au sujet de la création d'un réseau unifié des voies navigables européennes d'intérêt international et notamment de la liaison entre les plus grands bassins fluviaux d'Europe, dont la plus intéressante est sans aucun doute la liaison Rhin—Main—Danube.

M. Cuperus termine en exprimant l'espoir que la collaboration étroite entre la Commission du Danube et le Secrétariat de la CEE se poursuivra dans l'avenir dans l'intérêt de toute la navigation intérieure européenne.

Le *président* remercie M. Cuperus pour ses bons voeux et exprime l'avis que les intérêts de la Commission du Danube et de la Commission Economique pour l'Europe concordent en ce qui concerne l'extension de la coopération et que sans aucun doute cette coopération se développera.

M. *Petit* (Union Internationale des Télécommunications) appuie pleinement les décisions qui viennent d'être prises au point 2 de l'ordre du jour, en ce qui concerne les radiocommunications. Il ajoute qu'il se sent honoré de représenter l'UIT pour la première fois à une session de la Commission du Danube.

L'Union Internationale des Télécommunications est, dit-il, la plus ancienne des organisations internationales puisqu'elle célèbrera son centenaire en 1965. Elle compte au nombre de ses quelque 125 membres les administrations des télécommunications de tous les pays danubiens et, par conséquent, elle n'est pas une étrangère pour la Commission du Danube.

Au cours de sa longue existence, l'UIT a acquis beaucoup d'expériences dans le domaine qui lui est propre, celui des télécommunications, et en particulier dans les radiocommunications le long des voies navigables intérieures.

Plusieurs accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux, concernant les radiocommunications de cette nature ont été conclus sous ses auspices.

L'UIT est à même de mettre à la disposition de la Commission du Danube le fruit de sa longue expérience et elle ne manquera pas de son côté de tirer profit de l'expérience de la Commission dans la solution des problèmes particuliers au Danube. Il s'agira donc d'une coopération à double sens, comme doit l'être toute coopération bien comprise, et les deux organisations en tireront des avantages mutuels à l'époque où le perfectionnement des voies de communication et les progrès des moyens de télécommunication tendent à restreindre les distances entre les continents.

En son nom personnel et au nom de ses collègues, les autres fonctionnaires élus de l'UIT, M. Petit déclare être persuadé que la coopération entre l'UIT et la Commission du Danube, coopération qui est dans la nature des choses, se poursuivra et se développera activement et sans défaillance de la part de l'UIT, et souhaite à la Commission un plein succès dans l'accomplissement des travaux de la présente session.

Le *président* remercie M. Petit pour les paroles bienveillantes adressées à l'égard de la Commission du Danube. La Commission partage ces opinions et, dit-il, déploie ses efforts pour étendre encore davantage la coopération avec les organisations internationales.

Le président met au vote les projets de décision sur les questions nautiques, présentés dans le rapport du groupe de travail.

La décision sur l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube est adoptée à l'unanimité — CD/SES 22/12 (voir Annexes I).

La décision concernant les questions nautiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/18 (voir Annexes I).

Le *président* remercie M. Schlaffer, président du groupe de travail et tous les membres du groupe pour leur activité féconde.

La session passe à l'examen du point 3 de l'ordre du jour « Questions hydrométéorologiques »;

a) Projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de plus de 60%.*

b) Projet de Reccmmandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers.*

c) Rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières — doc. CD/SES 22/42. — RE/1963—1—5 (voir Annexes III).

d) Développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien et tenue des conférences scientifiques sur les questions hydrologiques.*

*Se trouve dans les archives de la Commission.

M. *Sesztai*, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 22/13 (voir Annexes II).

M. *Yantchev* (Bulgarie) dit que la délégation bulgare constate avec satisfaction que l'Appareil de la Commission a préparé au cours de la période écoulée d'importants documents d'ordre hydrométéorologique, tels que le projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des bas-niveaux et le projet de recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers.

En résultat de ce travail, les contacts entre la Commission du Danube et d'autres organisations internationales, telle l'Organisation Météorologique Mondiale, se sont développées. Le Quatrième Congrès Mondial de l'OMM qui s'est tenu en avril 1963, a approuvé l'établissement de ces contacts et a relevé l'utilité de l'extension de la coopération avec la Commission du Danube.

M. Yantchev note que les questions hydrométéorologiques examinées au cours de la session revêtent une grande importance pratique au point de vue de la satisfaction des besoins de la navigation. L'absence de prévisions de niveaux garantis avait souvent eu pour résultat, en période de basses eaux, que les bâtiments fluviaux ne pouvaient pas naviguer avec pleine charge ou étaient obligés de stationner dans les ports dans l'attente de la montée des niveaux. Il y a eu aussi des cas où le manque d'avis de tempête a causé sur le Danube des avaries aux bâtiments.

Tout ceci permet d'espérer que les documents susmentionnés auront une portée pratique pour la navigation.

En conclusion, M. Yantchev communique que la délégation bulgare votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique note avec satisfaction l'envergure du travail effectué par le groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques en vue de la préparation des documents pour la séance plénière de la session.

Le projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'une durée de 60 à 100% et le projet de recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers ont une importance essentielle au point de vue de la satisfaction des besoins de la navigation sur le Danube.

La délégation soviétique informe la session que les organes compétents de son pays pourront introduire ce document à partir du 1er juillet 1964.

Parmi les questions hydrométéorologiques examinées il convient de noter la proposition de la délégation soviétique au sujet de l'extension de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien et de la tenue des conférences scientifiques sur les prévisions hydrométéorologiques.

Selon les dispositions de la Convention de Belgrade de 1948, il entre dans la compétence de la Commission de coordonner l'activité des services hydrométéorologiques sur le Danube, de publier un bulletin hydrologique

unique et des prévisions hydrologiques de courte et de longue durée pour le Danube (art. 8-h).

Les pays danubiens ont effectué un grand travail pour accomplir ce point de la Convention, contribuant ainsi à une meilleure satisfaction des besoins de la navigation sur le Danube.

Néanmoins, les échanges dans le domaine de l'hydrologie scientifique exigent une organisation plus précise et des formes de direction plus concrètes. En connexion avec ceci, la délégation soviétique a présenté une proposition quant à l'organisation d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin danubien, proposition qui a été diffusée à toutes les délégations.

La discussion du problème en question en a montré l'importance et l'actualité. Dans la majorité des interventions il a été indiqué que les formes d'organisation proposées pour la coopération scientifique exigent une étude préliminaire et un examen plus détaillé et pour cette raison la délégation soviétique propose à la session d'adopter une décision de principe sur l'utilité du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin danubien et d'examiner à la prochaine réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques les formes de la mise en pratique de cette collaboration.

M. Kapikraïan termine en disant que la délégation soviétique est persuadée que la poursuite du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien, sous les auspices de la Commission du Danube, permettra d'améliorer encore davantage les services fournis à la navigation danubienne.

Tenant compte des débats au sein du groupe de travail, débats qui ont permis de trouver des solutions concertées, la délégation soviétique approuve le rapport du groupe de travail et exprime son accord avec le projet de décision sur les questions hydrométéorologiques.

Le projet de décision sur les questions hydrométéorologiques est mis au vote.

La décision sur les questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/19 (voir Annexes I).

Le *président* relève l'unanimité qui s'est manifestée dans la solution des questions débattues au sein de tous les trois groupes de travail, dont les rapports ont été examinés par la présente séance plénière, et remercie M. Szesztai, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques et tous les membres de ce groupe de travail pour leur activité fructueuse.

M. *Bodolai* (OMM), parlant au nom de l'Organisation Météorologique Mondiale, exprime ses meilleurs voeux à la présente session de la Commission du Danube et souligne que l'OMM appuie pleinement les objectifs de la session. L'activité de la Commission du Danube a une grande importance au point de vue de l'hydrométéorologie, car en tenant compte des particularités météorologiques et hydrologiques du bassin danubien, elle fait une liaison entre les problèmes de l'hydrologie et de l'économie des eaux.

L'OMM a toujours accordé une grande attention au travail fructueux de la Commission du Danube et lui a donné une haute appréciation, et est prête à lui offrir son concours à l'avenir également.

En conclusion, au nom de l'OMM, M. Bodolai souhaite à la Commission de grands succès dans l'accomplissement des travaux de sa XXII[e] session.

Le *président* remercie chaleureusement M. Bodolai pour les aimables paroles prononcées à l'adresse de la Commission du Danube et dit qu'il pense exprimer l'opinion générale en déclarant que la Commission du Danube s'est toujours efforcée et s'efforcera à l'avenir également de développer la collaboration avec toutes les organisations internationales, y compris l'Organisation Météorologique Mondiale.

En conclusion, le Président note avec satisfaction que toutes les questions sur lesquelles les présidents des groupes de travail ont présenté leur rapport ont trouvé des solutions unanimes qui témoignent des efforts des représentants des Etats membres de la Commission d'accroître encore davantage la coopération entre les pays danubiens, et constate que la deuxième séance plénière s'est également déroulée dans un esprit de coopération et d'entente mutuelle.

La séance est levée à 18 heures.

Le Président
de la Commission du Danube

Signé: G. A. DENISOV

Le Secrétaire
de la Commission du Danube

Signé: F. PIŠEK

PROCES — VERBAL

Nº 123

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 12 juin 1964
à Budapest

Président — M. DENISOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Erdélyi
République Populaire Roumaine	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Denisov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 15 heures 30 minutes.

La session examine le point 4 de l'ordre du jour: Questions douanières:

a) Projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière (dans les archives de la Commission).

b) Rapport sur les questions douanières de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières — doc. CD/SES 22/42 — RE/1963—1—5 (voir Annexes III).

Monsieur *Svátek*, président du groupe de travail pour les questions douanières, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 22/14 (voir Annexes II).

M. *Vilović* (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave estime que le groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières a accompli une tâche utile et importante.

Les Recommandations pour l'unification de la surveillance douanière sur le Danube contribuent au développement de la collaboration entre les organes douaniers des pays danubiens sur le plan de la réglementation de la procédure douanière sur le Danube. Elles mènent aussi à un contact plus direct entre les organes douaniers, facilitent l'échange d'expériences et simplifient la procédure douanière. L'adoption des Recommandations raccourcira le temps nécessaire pour l'accomplissement des formalités douanières et l'arrêt des bâtiments aux postes douaniers. D'autre part, les formalités douanières simplifiées et en conséquence, plus rapides, permettront d'accélérer le trafic des marchandises en transit, contribuant ainsi au développement du trafic international sur le Danube.

Continuant son intervention, M. Vilović souligne que la pratique yougoslave dans le domaine douanier est déjà pleinement conforme aux prévisions de ces recommandations. En conséquence, la délégation yougoslave approuve le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières et votera pour l'adoption des recommandations proposées.

Le *président* met au vote le projet de décision sur les questions douanières.

La décision concernant les questions douanières est adoptée à l'unanimité — CD/SES 22/20 (voir Annexes I).

Le *président* remercie M. Svátek, président du groupe de travail, et tous les membres de ce groupe pour avoir mené à bonne fin la tâche qui leur a été confiée.

La session examine le point 5 de l'ordre du jour « Questions statistiques »:

a) Projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube (se trouve dans les archives de la Commission).

b) Approbation du terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube.

c) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques — doc. CD/SES 22/41 — RE/1963—2—2 (voir Annexes III).

M. *Simeonov*, président du groupe de travail pour les questions statistiques, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 22/15 (voir Annexes II).

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit qu'après avoir écouté l'information de M. Simeonov, président du groupe de travail pour les questions statistiques, la délégation soviétique constate avec satisfaction que la Commission du Danube a effectué un travail considérable dans le domaine de l'extension, de la généralisation et de la systématisation des statistiques de la navigation danubienne.

La délégation soviétique s'intéresse beaucoup à la publication de l'Ouvrage de référence statistique pour une période de 12 ans, vu son caractère unique et son utilité pour les organes compétents des pays danubiens. Elle espère que cet ouvrage paraîtra avant la fin de 1964.

Poursuivant son intervention, M. Kapikraïan note qu'il existe encore un problème en matière de statistique de la navigation danubienne sur lequel il voudrait s'arrêter. Actuellement, la Commission du Danube enregistre les données statistiques sur le transport des marchandises, sur la flotte danubienne, etc., mais il serait peut-être utile de réfléchir d'ores et déjà à l'étude, par l'Appareil de la Commission du Danube, des possibilités nouvelles de l'exploitation du Danube pour les besoins du transport, et accorder ainsi une aide pratique au développement de la navigation danubienne. Il serait utile d'en tenir compte lors de l'établissement du plan de travail. Pour le moment je ne voudrais pas retenir l'attention de la session, dit M. Kapikraïan, je fais mention de ce problème uniquement pour mettre en relief les grandes possibilités de la Commission du Danube dans le domaine des statistiques de la navigation danubienne.

En conclusion, le délégation soviétique approuve le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

M. *Marinescu* (Roumanie) dit que la délégation de la République Populaire Roumaine accorde un grand intérêt à l'activité de la Commission du Danube dans le domaine des statistiques, qui contribue à la solution des problèmes préoccupant la navigation danubienne.

Les Bulletins statistiques publiés par la Commission au cours de ces dernières années ainsi que l'Ouvrage de référence statistique pour une période de 12 ans, qui sera élaboré prochainement, permettront aux organes compétents des pays danubiens d'établir sur une base plus simple leurs prévisions du trafic.

La délégation roumaine apprécie le travail effectué et les résultats obtenus dans ce domaine par l'Appareil de la Commission et est d'accord avec le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques. Pour cette raison, la délégation roumaine votera pour l'adoption du projet de décision présenté.

Le projet de décision pour les questions statistiques est mis au vote.

La décision concernant les questions statistiques est adoptée à l'unanimité — CD/SES 22/21 (voir Annexes I).

Le *président* remercie M. Simeonov, président du groupe de travail, et tous les membres de ce groupe pour leur activité fructueuse.

La session passe à l'examen du point 6 de l'ordre du jour: Relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales.

M. *Androne* (directeur de l'Appareil de la Commission) communique que l'Appareil a préparé une information sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales — doc. CD/SES 22/39 (voir Annexes III). Cette information ayant été antérieurement diffusée à toutes les délégations, je ne voudrais pas — dit-il — retenir longuement l'attention de la session, je désirerais m'arrêter uniquement sur quelques-uns des problèmes qui y sont soulevés.

La première partie de l'information résume l'activité déployée par la Commission et son Appareil dans le domaine des relations avec les organisations internationales gouvernementales avec lesquelles des contacts ont déjà été établis antérieurement. Comme on le voit, au cours de la période traitée, l'Appareil a entretenu des relations avec ces organisations, tâchant de les élargir dans la mesure du possible. Ainsi des résultats positifs ont été obtenus en ce qui concerne la coopération avec l'Organisation Météorologique Mondiale, la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, l'Agence Internationale de l'Energie Atomique et l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé.

Grâce aux contacts établis, il a été possible d'élargir encore davantage la coopération avec ces organisations dans des questions présentant un intérêt commun.

Il est agréable de noter, dit M. Androne, que la proposition de l'Appareil de la Commission concernant l'élaboration d'une information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie a été soutenue et adoptée par le groupe de travail. Après avoir été approuvée par la session, cette question sera incluse dans le plan de travail pour l'année prochaine. Une telle information contribuera sans aucun doute à l'extension de l'échange d'expériences dans ce domaine, car elle pourra être mise à la disposition des organisations intéressées s'occupant des problèmes hydrométéorologiques des fleuves internationaux.

Comme il découle de la deuxième partie de l'information, au cours de la période traitée, l'Appareil de la Commission a également tâché d'établir de nouveaux contacts de travail en vue d'une coopération avec d'autres organisations internationales gouvernementales.

Le Secrétariat de l'Union Internationale des Télécommunications a donné suite à la demande de l'Appareil et a délégué un représentant à la réunion d'experts chargée de l'examen des questions de radiocommunication. Comme il a été noté, cette participation s'est avérée très utile lors de l'examen de ces questions. Actuellement, des relations de travail se sont établies entre l'Appareil de la Commission du Danube et le Secrétariat de l'Union Internationale des Télécommunications. Comme l'a indiqué le représentant de cette organisation à la présente session, ces relations sont également appréciées par l'Union Internationale des Télécommunications. Ayant en vue l'opportunité de la coopération dans ce domaine avec l'Union Internationale des Télécommunications, qui est une institution spécialisée de l'ONU, il serait utile que la XXII[e] session donne son accord de principe quant à la poursuite des contacts avec cette organisation en vue de réaliser une coopération permanente dans les questions présentant un intérêt commun.

L'Appareil de la Commission s'est également adressé aux Secrétariats des Commissions Economiques de l'ONU pour l'Afrique, et l'Amérique Latine pour demander leur avis sur la possibilité d'établir des contacts de travail et une coopération dans les questions relevant du domaine de la navigation intérieure, et leur a proposé un échange régulier de documentations et de publications respectives. Cette proposition a trouvé un accueil favorable auprès des Secrétariats de ces deux organisations, qui ont manifesté un grand intérêt à l'égard de l'activité de la Commission du Danube. En résultat, un échange de publications s'est déjà réalisé et sera poursuivi conformément à ce qui a été convenu. A l'avis de l'Appareil, ceci est fort utile au point de vue de l'échange d'expériences avec d'autres organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation fluviale.

La deuxième partie de l'information traite également le problème de la possibilité d'établir des relations avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation. Dans une information séparée, l'Appareil a communiqué aux représentants des données sur cette organisation ainsi que les opinions des pays membres de la Commission sur cette question.

La troisième partie reflète les relations et la collaboration avec des organisations non-gouvernementales et des institutions spécialisées. Comme il en découle, au cours de la période traitée plusieurs de ces organisations et institutions ainsi que de nombreuses personnes ont manifesté un grand intérêt à l'égard de la Commission du Danube, ce dont témoignent les fréquentes demandes de renseignements sur l'activité de la Commission et les nombreuses commandes de publications de la Commission, indiquées dans l'information. M. Androne note que le cercle des intéressés est très large et s'étend non seulement aux pays d'Europe mais également aux pays d'Asie, d'Afrique et d'Amérique.

L'Appareil a donné suite à toutes ces demandes de renseignements sur la Commission du Danube et sur son activité afin que ceux-ci puissent être reflétés dans divers annuaires et publications des organisations internationales. En rapport avec ceci, il convient de noter que la proposition d'élaborer une brochure contenant des renseignements d'ordre général

sur les objectifs et l'activité de la Commission du Danube a trouvé l'appui du groupe de travail et l'Appareil espère que la séance plénière l'approuvera également. Cette brochure permettra de donner un tableau encore plus clair du travail effectué par la Commission du Danube aux nombreuses organisations et institutions spécialisées qui manifestent de l'intérêt à l'égard de l'activité de la Commission.

En conclusion, on peut constater qu'au cours de la période traitée des résultats positifs ont été obtenus, qui ont permis de développer encore davantage les relations internationales de la Commission du Danube et de contribuer ainsi à l'extension de son activité et à l'affirmation de son prestige sur le plan international. L'accroissement constant de l'autorité de la Commission du Danube sur le plan international est évidemment le fruit de sa riche expérience dans la solution de nombreux problèmes relevant de divers domaines de la navigation danubienne et de l'esprit de coopération qui règne au sein de la Commission, ce qui suscite l'intérêt grandissant des organisations internationales vis-à-vis de l'activité de la Commission du Danube.

M. *Koller* (Autriche) dit que la délégation autrichienne a pris note de l'information sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales. Il est connu que l'Autriche a toujours soutenu tous les efforts de la Commission ayant pour but d'intensifier les contacts avec des organisations internationales afin de renforcer la position de la Commission sur le plan international.

Se référant au chapitre II de la dite information, M. Koller dit que la délégation autrichienne est d'accord avec la poursuite des contacts avec l'Union Internationale des Télécommunications en vue de réaliser une collaboration permanente avec cette organisation dans les questions touchant la navigation danubienne.

De même, la délégation autrichienne estime qu'il serait utile que la Commission du Danube établisse, dans le cadre de ses possibilités, de nouvelles formes de collaboration avec les Commissions Economiques de l'ONU pour l'Afrique, l'Amérique Latine, l'Asie et l'Extrême-Orient. Ainsi par exemple, dans le domaine des programmes d'assistance technique des Nations Unies, comme mentionné dans l'information.

En ce qui concerne les relations avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, l'Autriche s'est déjà prononcée pour l'établissement de contacts étroits avec cette organisation, et elle propose de charger l'Appareil de la Commission de prendre les mesures nécessaires dans ce sens.

Pour terminer, M. Koller dit que la délégation autrichienne espère que les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales se renforceront encore davantage non seulement dans l'intérêt de la Commission du Danube mais également dans l'intérêt du développement de la collaboration internationale en général.

M. *Vilović* (Yougoslavie) dit qu'il voudrait exprimer quelques brèves remarques sur l'information traitant des relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales, et ce d'autant plus que la délégation yougoslave avait, au cours des sessions précédentes, toujours

encouragé le développement de ces relations qu'elle considère utile pour les activités de la Commission du Danube et pour l'affermissement de sa position internationale.

L'information dont la session a été saisie dresse, pour ainsi dire, le bilan des relations avec les organisations internationales au cours de la période écoulée, permet d'apprécier la valeur relative de ces relations et de tracer le cours à prendre à l'avenir.

M. Vilović salue tout particulièrement la coopération avec la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU et exprime ses voeux pour le développement et l'extension future de ces relations. Il salue également les relations établies avec l'Organisation Météorologique Mondiale et estime qu'il serait utile d'établir des relations similaires avec l'Union Internationale des Télécommunications en vue de réaliser une collaboration sur une base permanente, étant donné les activités de la Commission dans le domaine de l'introduction d'un système uniforme de radiocommunication dans la navigation danubienne.

La coopération avec les organisations internationales se déroule par l'entremise du Secrétariat et des Services de la Commission et, de l'avis de la délégation yougoslave, la pratique poursuivie jusqu'à présent semble bonne. M. Vilović note qu'il reçoit régulièrement les informations préparées par le Secrétariat sur ces activités. Néanmoins, il lui semble qu'il serait plus approprié et plus utile si ces informations n'étaient pas rédigées dans la forme de comptes-rendus, que les gouvernements reçoivent d'ailleurs directement de la part des secrétariats de ces organisations, mais plutôt sous forme de rapports plus analytiques dressés sous l'angle des intérêts de la Commission du Danube.

Parlant du choix des organisations internationales avec lesquelles un contact devrait être établi ou poursuivi à l'avenir, M. Vilović dit qu'à son avis la Commission devrait coopérer en premier lieu avec les organisations fluviales intergouvernementales et ensuite avec les organisations de la famille de l'ONU, dont le champ d'action s'étend d'une manière durable aux problèmes relevant de la navigation fluviale. En second lieu, M. Vilović mentionne les organisations avec lesquelles la coopération pourrait s'avérer utile non pas d'une manière permanente, mais de temps en temps, sur certains problèmes concrets seulement. Ceci peut être le cas par exemple de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, étant donné le champ très limité de la matière qui intéresse les deux organisations.

En ce qui concerne l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, M. Vilović dit qu'il lui semble que des contacts pourraient être établis avec cette organisation et qu'après l'adoption par celle-ci de son nouveau statut, une décision appropriée pourrait être prise en temps utile en conformité avec les avis exprimés par les gouvernements des pays danubiens.

Quant aux autres organisations non-gouvernementales il convient, en général, de procéder d'une manière prudente et limitative et de se laisser guider uniquement par les intérêts de la navigation, compte tenu du prestige de la Commission du Danube ainsi que de l'importance et de la place qu'occupent ces organisations sur le plan international.

M. *Roşianu* (Roumanie) dit que la délégation roumaine apprécie l'élargissement de la collaboration de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales et considère utile l'échange régulier de documentations et de publications établi par le Secrétariat de la Commission avec les Secrétariats d'autres organisations.

De même, la participation de fonctionnaires de l'appareil de la Commission aux travaux des réunions internationales les plus importantes, qui s'occupent des problèmes de la navigation fluviale, peut contribuer au développement de l'échange d'expériences dans les problèmes d'intérêt commun.

La délégation roumaine salue la participation aux réunions d'experts ainsi qu'aux sessions de la Commission, des représentants de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, de l'Organisation Météorologique Mondiale, de l'Union Internationale des Télécommunications et d'autres organisations internationales. Elle considère que le développement des relations internationales de la Commission du Danube est une contribution positive dans le domaine de la coopération internationale en général.

En ce qui concerne les relations avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, la délégation roumaine estime que la Commission du Danube pourrait participer à cette organisation comme membre, mais seulement dans le cas où il lui sera accordé le statut dont bénéficie actuellement la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Si cette catégorie de membres sera supprimée dans l'organisation mentionnée, la Commission du Danube pourrait entretenir avec elle des relations utiles par d'autres voies.

La délégation roumaine apprécie l'activité de la Commission du Danube dans le domaine des relations avec d'autres organisations internationales et espère que cette activité donnera à l'avenir aussi de bons résultats.

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) note que la délégation tchécoslovaque, qui a dès le début préconisé la consolidation et le développement des relations internationales de la Commission du Danube, prend note avec satisfaction de l'information présentée. Ladite information donne le tableau des relations avec d'autres organisations internationales et si on la compare aux informations précédentes, on peut conclure que ces relations s'étendent constamment au profit des activités et du prestige de la Commission du Danube. A cette occasion, M. Pišek souligne l'importance de ce que les relations et les contacts de la Commission du Danube se développent non seulement avec les organisations internationales d'Europe, mais également avec les organisations internationales d'Asie, d'Afrique et d'Amérique Latine.

Le développement des relations internationales de la Commission du Danube a déjà joué, et jouera sans aucun doute à l'avenir également, un rôle positif aussi bien du point de vue des efforts visant l'unification dans quelques domaines de la navigation intérieure que de celui de la consolidation des positions de la Commission sur le plan international.

Pour cette raison la délégation tchécoslovaque estime qu'il convient de prendre note de l'information présentée et de charger le directeur de

l'Appareil d'adopter les mesures qui y sont mentionnées. La délégation tchécoslovaque estime utile par exemple la coopération avec l'Union Internationale des Télécommunications et se prononce en faveur de l'établissement des relations avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation.

Parlant de la proposition — figurant dans le projet de plan de travail — de préparer une brochure qui présenterait des renseignements d'ordre général sur les objectifs et l'activité de la Commission du Danube, M. Pišek dit que, quoique l'on y parle modestement de brochure, la délégation tchécoslovaque estime que celle-ci jouera un rôle positif, vu sa nécessité au point de vue du développement des relations internationales de la Commission.

La délégation tchécoslovaque se prononce pour la poursuite du développement et pour l'extension des relations internationales de la Commission du Danube non seulement avec les organisations européennes avec lesquelles des contacts sont déjà établis, mais également avec des organisations d'autres continents. Ce travail suscitera certainement quelques difficultés pour le Secrétariat et les Services, toutefois la délégation tchécoslovaque estime qu'il serait d'une grande utilité vu son importance pour l'activité de la Commission du Danube.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que ces derniers temps, la Commission du Danube a déployé une activité fructueuse dans le domaine de la coopération avec plusieurs organisations internationales s'occupant du développement de la navigation internationale fluviale.

Il convient de noter l'intérêt croissant à l'égard de l'activité de la Commission du Danube et le désir de coopération que manifestent plusieurs organisations gouvernementales internationales et d'autres organisations intéressées. La participation de la Commission du Danube aux travaux des organisations internationales s'occupant des problèmes de la navigation intérieure internationale contribue sans nul doute à l'affermissement du prestige de la Commission du Danube, et permet de profiter de l'expérience acquise en cette matière sur le plan international. Se basant sur les conclusions de la XXI^{e} session de la Commission, l'Appareil a non seulement maintenu les relations établies avec diverses organisations internationales, mais il a tâché de les étendre dans la mesure du possible.

La coopération avec l'Organisation Météorologique Mondiale est d'une grande utilité pour le travail de la Commission du Danube notamment dans la solution de problèmes d'une importance pratique pour la navigation danubienne, et il faut espérer que cette coopération permettra d'élargir l'échange d'expérience dans ce domaine et de prévoir l'élaboration d'une information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie, qui pourra être mise à la disposition des organisations intéressées.

La délégation soviétique estime nécessaire de souligner l'utilité du développement de la coopération avec l'Organisation Météorologique Mondiale.

Au cours de la période écoulée entre les deux sessions, l'Appareil a établi de nouveaux contacts avec diverses organisations internationales, comme par exemple l'Union Internationale des Télécommunications. Un

échange utile de documentations et de publications a été réalisé entre la Commission du Danube et ces organisations. Il convient de relever également l'établissement de relations entre la Commission du Danube et les Commissions économiques régionales pour l'Afrique et l'Amérique Latine dans le domaine des problèmes de la navigation intérieure.

Afin d'élargir encore davantage la collaboration avec les organisations internationales, la délégation soviétique estime qu'il faudrait établir des contacts permanents avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation sur la base des mêmes conditions que celles qui sont accordées à d'autres organisations intergouvernementales s'occupant des problèmes de la navigation.

Il convient de noter que la participation des fonctionnaires de l'Appareil de la Commission à de nombreuses réunions d'organisations non-gouvernementales pour l'étude des problèmes présentant un intérêt pratique pour la Commission du Danube a également contribué au développement de la collaboration entre la Commission du Danube et les organisations internationales.

La délégation soviétique souligne que les résultats positifs obtenus au cours de la période traitée dans le domaine de l'extension des relations internationales de la Commission du Danube contribuent au développement de l'activité de la Commission et à l'affermissement de son autorité sur le plan international.

Le *président*, résumant les résultats des débats sur le point 6 de l'ordre du jour, exprime l'avis que la discussion a été utile, et constate que tous les orateurs ont approuvé le rapport du directeur de l'Appareil de la Commission. En conséquence, il propose de formuler de la manière suivante les résultats des débats sur ce point de l'ordre du jour, sans y adopter de décision: « Approuver l'information du directeur de l'Appareil de la Commission sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales ».

La formule proposée par le président sur les résultats de l'examen du point 6 de l'ordre du jour est approuvée.

Le *président*, relevant l'ampleur du travail effectué dans l'intérêt du développement des relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales et les résultats positifs obtenus dans ce domaine dit que sur la base de l'information présentée par le Directeur de l'Appareil et des interventions des représentants, la session peut, pense-t-il, donner son accord de principe pour la poursuite des relations avec l'Union Internationale des Télécommunications en vue de la réalisation d'une coopération permanente dans des questions présentant un intérêt commun.

Pour ce qui est de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, on peut noter l'attitude positive de la Commission en ce qui concerne la question de la possibilité d'établir des relations avec cette organisation et charger l'Appareil de la Commission d'adopter des mesures correspondantes.

Le président demande les opinions des représentants à ce sujet. Constatant qu'aucune objection n'est faite, le président estime que l'on peut considérer cette question concertée.

Le président donne la parole au représentant du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, Mme *von Köppen*, qui fait part de son grand regret de devoir partir avant la fin de la session pour une question assez importante relevant de la navigation sur le Rhin. Elle prie de lui permettre d'exprimer, déjà à la présente séance, ses vifs remerciements au président de la Commission du Danube, aux représentants, à tous les membres des délégations, au directeur et aux fonctionnaires de l'Appareil de la Commission pour le soutien accordé non seulement au cours de la session mais aussi pendant toute l'année.

Cette aide nous a été bien précieuse dans notre situation spéciale que vous connaissez bien, dit Mme von Köppen. Or, l'accomplissement des tâches multiples en relation avec la navigation sur le Danube selon les termes de la Convention ne peut se faire sans une coopération étroite. Ainsi, même pour surmonter des difficultés naturelles, telles par exemple les grandes distances qui séparent les pays riverains, il faut beaucoup de compréhension et une aide mutuelle. C'est justement pour cette raison que je désire, dit Mme von Köppen, souligner une fois de plus que l'expérience a déjà montré que le cadre de la Commission du Danube est assez large pour permettre le développement d'une collaboration régulière et permanente, et j'espère que cette expérience permettra de trouver aussi une solution aux questions restées encore ouvertes sur le plan juridique et que cette tâche sera également résolue dans un proche futur.

Mme von Köppen achève en remerciant de lui avoir donné la parole.

Le *Président* remercie Mme von Köppen pour son intervention. Il exprime son regret qu'elle ne puisse rester jusqu'à la fin de la session, mais — ajout-t-il — il espère rencontrer Mme von Köppen à la prochaine session de la Commission.

La séance est levée à 17 heures 10 minutes.

Le Président
de la Commission du Danube

Signé: G. A. DENISOV

Le Secrétaire
de la Commission du Danube

Signé: F. PIŠEK

PROCES — VERBAL

Nº 124

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 15 juin 1964
à Budapest

Président — M. DENISOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Erdélyi
République Populaire Roumaine	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Denisov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 15 heures 30 minutes.

Le *président* propose d'examiner en même temps les points 7 et 9 de l'ordre du jour, notamment le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 — doc. CD/SES 22/6 (voir Annexes III) et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965 — doc. CD/SES 22/22*.

M. *Kapikraïan*, président du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur de l'Appareil sur l'accomplissement du plan de travail et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1964/65, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 22/23 (voir Annexes II).

M. *Erdélyi* (Hongrie) constate que le grand travail exécuté au cours de la période écoulée a contribué à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et note qu'au cours de cette période l'Appareil a fait paraître plusieurs publications présentant de la valeur aussi bien pour la navigation danubienne que pour l'économie nationale des pays danubiens. Il souligne particulièrement l'importance de l'accomplissement du point 4 du plan de travail dans le cadre duquel a été dressé, sur la base de la fiche de seuil adoptée, un tableau comparatif des profondeurs sur les seuils. Ce tableau est très utile tant pour la navigation que pour les institutions de recherches scientifiques, surtout dans l'établissement des projets de centrales hydrauliques en voie de construction ou qui seront construites le long du Danube.

Poursuivant son intervention, M. Erdélyi apprécie l'activité fructueuse du Directeur et de l'Appareil de la Commission dans le domaine de l'extension des relations internationales de la Commission du Danube, qui a contribué au renforcement de l'autorité et de l'influence de la Commission.

L'énumération des nombreuses activités de l'Appareil au cours de la période écoulée exigerait beaucoup de temps, nous pouvons cependant constater avec satisfaction — dit M. Erdélyi — que l'Appareil a travaillé activement et efficacement. En conséquence, la délégation hongroise remercie le Directeur, M. Androne, et tout l'Appareil de la Commission pour leur activité féconde.

*Se trouve dans les archives de la Commission.

La délégation hongroise approuve le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube sur l'accomplissement du plan de travail pour 1963/64 et votera pour l'adoption de la décision à son sujet.

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) note qu'il découle du rapport présenté que le groupe de travail chargé de la vérification du rapport du directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour 1963/64 a travaillé sur la base des conclusions des groupes de travail qui se sont occupés de l'examen des diverses questions figurant à l'ordre du jour de la XXII[e] session de l Commission du Danube.

Cette méthode de travail, qui a été appliquée pour la première fois au cours de la présente session, a donné la possibilité de vérifier d'une manière plus détaillée l'accomplissement des tâches posées devant la Commission et son Appareil et de tirer, sur la base de cette vérification des conclusions correspondantes qui permettront de tracer la voie à suivre dans les activités futures.

Le rapport examiné, qui récapitule les résultats du travail commun des experts de toutes les délégations, présente, avec le rapport du Directeur, un tableau correct de l'activité deployée par la Commission et son Appareil entre les XXI[e] et XXII[e] sessions et permet de constater que le plan de travail de la Commission pour 1963/64 a été accompli avec succès.

La délégation tchécoslovaque note avec satisfaction le fait que l'Appareil a, dans le cadre de ses possibilités, déployé de grands efforts dans l'intérêt de la réalisation du plan de travail et qu'il a accompli un bon travail en menant à bonne fin les tâches qui lui ont été confiées.

En ce qui concerne le projet de plan de travail de la Commission pour 1964/65, M. Pišek constate que les questions proposées pour ce plan ont été débattues aux réunions des groupes de travail correspondants et qu'en conséquence son approbation semble justifiée tant au point de vue de l'intérêt que l'élaboration des divers problèmes présente pour la navigation danubienne qu'au point de vue des possibilités de son accomplissement.

Poursuivant son intervention, M. Pišek relève les aspects généraux et positifs du projet de plan de travail. L'un d'entre eux est le désir de trouver en commun des solutions optima visant à garantir la sécurité de la navigation et à résoudre les problèmes en connexion avec la mise en application des nouvelles techniques de navigation sur le Danube. A ce sujet il se réfère au problème de la poursuite de l'étude des systèmes de réflecteurs radar, qui figure dans le projet de plan de travail présenté.

Tenant compte de l'expérience acquise dans le cadre de la coopération avec d'autres organisations internationales, la délégation tchécoslovaque apprécie le fond de l'idée de dresser un programme de travail pluriannuel de la Commission sur la base des propositions des organes compétents des Etats danubiens, idée qui a été réflétée dans le projet de plan de travail; elle est persuadée qu'un tel programme de travail, dressé compte tenu des perspectives, créera les conditions nécessaires pour mettre à profit encore plus efficacement les résultats de l'activité de la Commission, ce dans l'intérêt de la navigation danubienne, et par cela-même de l'économie nationale des pays danubiens.

Faisant suite à ces considérations la délégation tchécoslovaque est d'accord avec le rapport du groupe de travail et le projet de décision concernant le rapport du directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour la période écoulée, et le plan de travail de la Commission du Danube pour 1964/65.

M. *Vilović* (Yougoslavie) souligne avec satisfaction que l'activité de la Commission du Danube s'intensifie chaque année. Cette tendance positive a été également relevée dans les discussions des groupes de travail au cours de la présente session.

L'examen du rapport du directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 dans tous les 5 groupes de travail a montré que le plan a été accompli avec succès, et ceci représente une contribution substantielle à l'accroissement du prestige de la Commission.

Le rôle grandissant de la Commission, qu est le résultat direct de ses activités, est également reflété dans le nouveau plan de travail soumis à l'approbation. Les conseillers et experts yougoslaves, qui ont pris une part active aux travaux du groupe de travail pour les questions techniques, nautiques, hydrométéorologiques, douanières et statistiques, ont exprimé le point de vue de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie sur diverses questions concrètes figurant à l'ordre du jour de la session.

Poursuivant son intervention, M. Vilović souligne que le projet de plan de travail pour 1964/65, qui a été consciencieusement élaboré, est bien balancé et reflète l'activité de plus en plus importante de la Commission du Danube dans le domaine de la navigation sur cette importante voie internationale de transport qu'est le Danube.

En conclusion, M. Vilović exprime l'espoir que grâce à l'esprit de compréhension et de collaboration mutuelles qui s'est si positivement manifesté au cours des travaux, le plan de travail pour 1964/65 sera accompli avec succès.

M. *Roşianu* (Roumanie) apprécie l'activité déloyée par l'Appareil de la Commission pendant la période considérée. Le plan de travail pour 1963 a été accompli avec succès grâce aux efforts communs des organismes compétents des Etats danubiens, des Administrations fluviales spéciales et de l'Appareil de la Commission.

Le rapport du directeur reflète la diligence et la compétence dont le Secrétariat et les Services de la Commission ont fait preuve dans l'accomplissement des tâches qui leur avait été confiées par la Commission, et les groupes de travail qui ont examiné les points correspondants du rapport du directeur ont pu constater les résultats fructueux obtenus.

La délégation roumaine note avec satisfaction l'élaboration du projet d'instruction au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube et du projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube, examinés par le groupe de travail pour les questions nautiques, qui a travaillé sous la présidence de M. Schlaffer. Elle apprécie également l'information sur

le déroulement des travaux de la première période du plan des grands travaux sur le Danube, travaux qui représentent une importante contribution à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Les publications parues au cours de la période analysée permettront d'informer encore mieux les bateliers danubiens.

Parlant du plan de travail pour 1964/65, M. Roşianu dit que la délégation roumaine estime que le plan reflète les tâches liées à l'amélioration de la navigation sur le Danube.

La délégation roumaine est d'accord avec les conclusions du rapport du groupe de travail et avec le projet de décision proposé.

M. *Simeonov* (Bulgarie) dit que la délégation bulgare s'associe aux appréciations exprimées au sujet de l'activité de l'Appareil de la Commission au cours de la période traitée. En effet, un travail de grande envergure a été accompli entre les XXI[e] et XXII[e] sessions et, dans le fond, le plan de travail adopté par la Commission pour 1963/64 a été accompli.

Notant que de nouvelles publications de valeur ont été présentées à la session, publications qui ont été élaborées afin d'améliorer encore davantage la navigation, M. Simeonov souligne l'importance de quelques-unes d'entre elles, telles que les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, le Profil en long du parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, l'Annuaire hydrologique pour 1962, et d'autres. En même temps, il attire l'attention sur le fait que chaque année les publications de la Commission du Danube s'améliorent tant en ce qui concerne leur contenu que leur présentation.

La présente session, et notamment les groupes de travail, ont eu la possibilité de prendre connaissance du travail effectué en vue de la bonne préparation à l'édition du Routier du Danube, de la Carte de pilotage pour le secteur des km 1880—1433 et de l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube.

Afin de pourvoir encore mieux la navigation en données hydrométéorologiques, la session a adopté de nouvelles décisions. Les avis de tempête et le schéma uniforme pour la publication des prévisions de niveaux d'eau auront un rôle important à jouer à cet égard.

Poursuivant son intervention, M. Simeonov relève le fait positif du développement des relations et de la coopération de l'Appareil de la Commission du Danube avec de nouvelles organisations internationales, qui contribue à l'accroissement de l'autorité de la Commission du Danube sur le plan international et par cela même à l'extension de la coopération internationale.

En conclusion, la délégation bulgare approuve l'activité déployée par l'Appareil de la Commission au cours de la période écoulée et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

La décision sur le rapport du directeur de l'Appareil et sur le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période à venir est mise au vote.

La décision concernant le rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/31 (voir Annexes I).

Le *président* remercie M. Kapikraïan, président du groupe de travail pour l'examen du rapport du directeur et du projet de plan de travail de la Commission du Danube et tous les membres de ce groupe pour leur travail fructueux, qui a permis d'adopter une décision unanime sur les questions traitées.

La session examine le point 8 de l'ordre du jour « Rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963 » — doc. CD/SES 22/2 et Annexes 1, 2 et 3 (voir Annexes III).

M. Stalio, président du groupe de travail pour les questions financières présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 22/8 (voir Annexes II).

Le projet de décision sur les questions financières est mis au vote.

La décision concernant le rapport du directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/29 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du point 10 de l'ordre du jour « Projet de budget de la Commission du Danube pour 1964 » — doc. CD/SES 22/4 et Annexes 1—3 (se trouvent dans les archives de la Commission).

M. Stalio, président du groupe de travail pour les questions financières, présente le rapport du groupe de travail sur le projet du budget de la Commission pour 1964 — doc. CD/SES 22/25 (voir Annexes II).

La décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1964 est mise au vote.

La décision sur le projet de budget de la Commission du Danube pour 1964 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/30 (voir Annexes I).

Le *président* remercie M. Stalio, président du groupe de travail pour les questions financières, et tous les membres de ce groupe pour leur activité fructueuse dans l'examen de l'exécution du budget pour 1963 et du projet de budget de la Commission du Danube pour 1964, qui a permis aux représentants d'adopter des décisions unanimes sur les questions financières.

La séance est levée à 17 heures.

Le Président
de la Commission du Danube
Signé: G. A. DENISOV

Le Secrétaire
de la Commission du Danube
Signé: F. PIŠEK

PROCÈS-VERBAL

No 125

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 16 juin 1964
à Budapest

Président — M. DENISOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Yantchev
République Populaire Hongroise	— M. Erdélyi
République Populaire Roumaine	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Denisov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Vilović

La séance est ouverte à 12 heures.

La session examine le point 11 de l'ordre du jour: « Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer » — doc. CD/SES 22/34 (voir Annexes III).

M. Androne (Directeur de l'Appareil) dit que, comme on le sait, la Session extraordinaire de la Commission du Danube, tenue en octobre 1963, a adopté une décision prévoyant la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer.

Conformément à cette décision, ladite réunion a été convoquée pour le 20 avril 1964. Ses séances se sont déroulées du 20 au 29 avril. Aux travaux de la réunion ont pris part des experts des pays danubiens membres de la Commission et y ont assisté des experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration fluviale des Portes de Fer. Les « Données techniques et économiques supplémentaires sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation », présentées à la Commission du Danube par les représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, et diffusées par le Secrétariat de la Commission à tous les pays danubiens le 24 février 1964, ont servi de base de discussion. Les résultats des travaux de la réunion sont exposés dans le rapport de la réunion, qui reflète toutes les déductions et opinions exprimées au cours des débats.

M. Roşianu (Roumanie) dit que le rapport de la réunion reflète en détails le travail effectué par les experts en exécution du mandat de la Session extraordinaire.

La réunion d'experts a abouti sur certains problèmes à des opinions unanimes. Il reste cependant des problèmes dont l'examen doit être continué. Dans ces conditions, la délégation roumaine estime que la réunion d'experts devrait poursuivre son travail.

M. Roşianu soumet à l'examen de la session le projet de décision élaboré par les délégations de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie au point 11 de l'ordre du jour.

M. Vilović (Yougoslavie) communique que c'est avec plaisir qu'il s'associe à la proposition soumise par le représentant de la République Populaire Roumaine et la soutient pleinement. Ayant en vue la très grande importance de la matière traitée, il exprime l'espoir que la Commission du Danube adoptera prochainement à son sujet une décision positive et utile pour tous les pays danubiens ainsi que pour la navigation sur le Danube.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que la délégation soviétique est d'accord avec le projet de résolution de la XXII[e] session de la Commission du Danube concernant le point 11 de l'ordre du jour, proposé par M. Roşianu, représentant de la République Populaire Roumaine, et soutenu par M. Vilović, représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

Le *président* met au vote le projet de décision présenté par le représentant de la République Populaire Roumaine, M. Roşianu.

La décision sur le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer sur le Danube, est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/33 (voir Annexes I).

La session passe à l'examen du point 12 de l'ordre du jour.

L'ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la XXIII[e] session de la Commission du Danube sont mis au vote.

L'ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la XXIII[e] session de la Commission sont adoptés à l'unanimité — doc. CD/SES 22/32 (voir Annexes I).

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

Le *président* communique que les représentants ont décidé d'un commun accord de ne pas examiner à la présente session le point 13/b de l'ordre du jour: « Détermination des catégories de fonctionnaires de l'Appareil auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article V de la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, signée le 15 mai 1963 à Budapest. »

Au point 13/a de l'ordre du jour, *M. Androne* (Directeur de l'Appareil) informe la session qu'au cours de la période traitée des modifications sont survenues dans l'état du personnel de l'Appareil de la Commission du Danube, modifications qui, conformément aux Règles de procédure de la Commission du Danube, exigent que la session prenne des décisions à leur sujet. Pour ce faire, l'Appareil a préparé, et diffusé à toutes les délégations, les projets de décisions correspondantes.

Les décisions au point 13/a de l'ordre du jour sont mises au vote.

La décision concernant la libération du chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives et la nomination du nouveau chef de

section est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/26 (voir Annexes I).

La décision concernant la libération du directeur-adjoint pour la Comptabilité est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/27 (voir (Annexes I).

La décision concernant la nomination du chef de la Section de planification et de statistique est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 22/28 (voir Annexes I).

Le *président* constate avec satisfaction que la XXII[e] session de la Commission du Danube a achevé avec succès l'examen de toutes les questions figurant à son ordre du jour.

Résumant les résultats des travaux de la session, le président note que le plan de travail pour la période écoulée a été accompli avec succès et que la réalisation du nouveau plan qui vient d'être adopté contribuera encore davantage au développement de la navigation sur le Danube.

Lors de l'examen des questions techniques, la session a pris note de l'information sur l'entretien du chenal navigable et de l'information sur l'exécution, dans la période de 1961 à 1963, des travaux prévus pour la première période de la première étape des grands travaux sur le Danube; ces informations reflètent les grands efforts déployés par les Etats danubiens afin d'améliorer les conditions de la navigation sur le Danube. L'adoption de la liste des stations hydrométriques principales, dont les données serviront pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau constitue un pas important vers l'unification et le perfectionnement du calcul de ce niveau.

En ce qui concerne les questions nautiques auxquelles la Commission prête une grande attention, la session a adopté les principes fondamentaux de l'unification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube, ainsi que l'instruction sur le mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube. Ces deux documents permettront de réaliser une unification encore plus poussée dans le domaine de la navigation, et par cela-même faciliteront le travail des bateliers danubiens.

La XXII[e] session a également adopté des documents importants relevant du domaine de l'hydrométéorologie et visant à satisfaire les besoins de la navigation, et a en assurer encore mieux la sécurité. Parmi ces documents on peut relever les Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers, qui seront introduites pour la première fois sur un fleuve international, et les Recommandations sur la publication des prévisions des niveaux d'une durée de 60 à 100%, mesure qui permettra d'éviter que les bâtiments soient contraints de stationner en période de basses eaux.

En ce qui concerne les questions statistiques, ici également la session a travaillé dans la voie de l'unification et a adopté une terminologie et des définitions statistiques en vue d'homogénéiser la présentation des données sur le transport de passagers sur le Danube et d'en assurer la comparabilité.

Dans le domaine des questions douanières, la session a adopté des dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière et un certificat d'agrément qui accélèreront les formalités douanières et faciliteront le travail des organes compétents.

Comme il a déjà été noté, entre les XXI[e] et XXII[e] sessions la Commission a fait paraître de nombreuses publications d'une valeur pratique pour la navigation et susceptibles d'être utiles dans les travaux de recherches scientifiques. Parmi ces publications il convient de relever les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres, les Fiches des seuils, le Profil en long du Danube, l'Annuaire statistique, l'Annuaire hydrologique et d'autres encore.

La session a écouté l'information du directeur de l'Appareil sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales et a pris note du développement de l'activité de la Commission dans ce domaine et des succès qui y ont été obtenus. En même temps, elle a fixé sa position de principe en ce qui concerne l'extension future de ces relations.

En rapport avec cette question on peut noter l'intervention des représentants de l'Organisation Météorologique Mondiale, du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU et de l'Union Internationale des Télécommunications, qui, de leur côté, ont souligné l'importance des travaux de la Commission du Danube et sa contribution dans la solution de nombreux problèmes relevant de la navigation intérieure.

La session a pris note du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer, et a décidé que la réunion d'experts aura à poursuivre l'étude de ces questions.

La XXII[e] session a adopté le plan de travail de la Commission du Danube pour la période à venir. Ce plan comporte une série de questions dont la solution améliorera sans doute encore davantage les conditions de la navigation sur le Danube et, en étroite collaboration avec les organes compétents des pays danubiens, la Commission accomplira, comme toujours, toutes les tâches qui lui ont été confiées.

Poursuivant son intervention, le président souligne l'esprit de collaboration et d'entente mutuelle qui a toujours régné aussi bien au sein des groupes de travail qu'aux séances plénières. Grâce à la bonne volonté et aux efforts de tous les représentants et membres des délégations, les tâches posées devant la session ont été résolues avec succès et ainsi, toutes les décisions ont été adoptées à l'unanimité, dans l'esprit de coopération traditionnel existant à la Commission.

Le président remercie vivement les représentants des Etats membres de la Commission et les membres des délégations pour leur coopération fructueuse, leur compréhension et leurs efforts des trouver des solutions communes dans l'intérêt de tous les pays danubiens. Les résultats positifs des travaux de la XXII[e] session auront incontestablement de l'importance tant pour le développement de la navigation sur le Danube que pour l'extension de la coopération entre les pays danubiens.

En conclusion, M. Denisov dit qu'il espère exprimer l'opinion générale en soulignant le travail important effectué par l'Appareil de la Commission dans la préparation et le déroulement de la XXII[e] session et remercie

tous les fonctionnaires de la Commission du Danube pour les efforts qu'ils ont déployés afin d'assurer le succès de la session.

En son nom personnel et au nom de tous les représentants des pays membres de la Commission, le président remercie la Gouvernement de la République Populaire Hongroise pour avoir créé des conditions les plus favorables pour le travail de la Commission du Danube et le déroulement de la XXII[e] session.

M. *Erdélyi* (Hongrie) dit qu'il pense exprimer l'opinion générale en remerciant le président de la Commission du Danube pour la préparation et le déroulement excellents de la XXII[e] session.

La sagesse de notre président, note M. Erdélyi, a grandement contribué à la solution couronnée de succès de tous les problèmes posés devant la session et grâce à ses efforts nous avons toujours pu trouver des solutions unanimes.

Le *président* remercie M. Erdélyi pour son intervention et souligne que le succès de la session n'a pu être obtenu que grâce aux efforts communs.

Le président déclare la XXII[e] session de la Commission du Danube close.

La séance est levée à 14 heures.

Le Président
de la Commission du Danube

Signé: G. A. DENISOV

Le Secrétaire
de la Commission du Danube

Signé: F. PIŠEK

ANNEXES I

DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA XXII[e] SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 3 juin 1964)

1. Questions techniques:
   a) Information sur l'entretien du chenal du Danube et Information sur le déroulement de l'exécution des travaux de la première période (1961—1965) du Plan des grands travaux sur le Danube au cours de la période écoulée.
   b) Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau, pour le secteur du Danube en aval de Devín.
   c) Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur de la RSF de Yougoslavie et sur tout le parcours du Danube, compte tenu des informations de tous les Etats danubiens.
   d) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions techniques.

2. Questions nautiques:
   a) Projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube.
   b) Instruction au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube.
   c) Rapport sur les questions nautiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières.

3. Questions hydrométéorologiques:
   a) Projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de plus de 60%.
   b) Projet de Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers.
   c) Rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières.
   d) Développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien et tenue de conférences scientifiques sur les questions hydrologiques.

4. Questions douanières:
   a) Projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.
   b) Rapport sur les questions douanières de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières.

5. Questions statistiques:
   a) Projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube.
   b) Approbation du terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube.
   c) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques.

6. Relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales.

7. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64.

8. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963.

9. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965.

10. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1964.

11. Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer du Danube.

12. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXIII^{e} session de la Commission du Danube.

13. Divers:
   a) Décision concernant la nomination et la libération de fonctionnaires de l'Appareil, en liaison avec les changements survenus dans la période entre les XXI^{e} et XXII^{e} sessions.
   b) Détermination des catégories de fonctionnaires de l'appareil auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article V de la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube, signée le 15 mai 1963 à Budapest.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

sur l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube

(Adoptée à la séance plénière du 9 juin 1964)

Après avoir discuté le projet d'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation (sémaphores) sur le Danube, exposé dans le rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 21/24) et la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques sur le projet en question, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. D'adopter les principes fondamentaux suivants pour l'unification:

a) l'unification doit englober les signaux de jour et les signaux de nuit; il serait utile d'employer pour autant que possible des signaux lumineux pour la signalisation de jour;

b) en dehors des signaux unifiés fondamentaux, on peut utiliser des signaux auxiliaires (par exemple des panneaux indiquant le nombre des bâtiments se trouvant dans un passage étroit ou des panneaux pour indiquer la possibilité de choisir le chenal à suivre, etc.) pour assurer la sécurité de la navigation et augmenter la capacité de passage de la voie navigable, et ce en fonction des conditions concrètes des secteurs correspondants;

c) si dans des cas exceptionnels on utilise de nuit des panneaux, ceux-ci doivent être éclairés;

d) les dimensions et la couleur des signaux auxiliaires doivent correspondre aux principes du Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD);

e) si une station de signalisation ne montre pas de signaux et s'il n'y a pas d'autres indications, cela signifie que le passage est interdit et que les bâtiments doivent s'arrêter pour attendre l'autorisation qui leur sera donnée oralement ou d'une autre manière.

2. D'adopter les signaux suivants comme signaux fondamentaux de l'unification:

a) un feu rouge ou deux feux rouges juxtaposés — interdiction de passage;

b)	deux feux rouges superposés	— interdiction prolongée du passage;
c)	un ou deux panneaux rouges barrés au milieu d'un trait blanc horizontal ou balancement d'un pavillon rouge	— interdiction de passage
d)	un feu rouge et un feu vert juxtaposés	— passage interdit, mais préparez-vous à vous mettre en marche;
e)	un feu vert ou deux feux verts juxtaposés	— autorisation de passage;
f)	un ou deux panneaux verts barrés au milieu d'un trait blanc vertical ou balancement d'un pavillon blanc	— autorisation de passage;
g)	un feu blanc ou deux feux blanc juxtaposés:	— indication des conditions de la voie navigable:
	1) un feu blanc rythmé	— indication de ce que le parcours ne présentera pas de difficultés (bâtiments rencontrants, écluses fermées, etc.);
	2) un feu blanc fixe	— indication de ce que le parcours présentera des difficultés (bâtiments rencontrants, écluses fermées, etc.);
	3) un feu blanc fixe et un feu blanc rythmé juxtaposés	— recommandation de se diriger du feu fixe vers le feu rythmé.

3. D'approuver la partie du rapport du groupe de travail portant sur le point 2/a de l'ordre du jour (doc. CD/SES 22/11).

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions techniques

(Adoptée à la séance plénière du 9 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina, l'Information sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) pendant la période 1961—1963, la Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base du débit d'eau, l'Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm ainsi que le Rapport de la réunion d'experts pour l'examen des questions techniques, et après avoir approuvé les amendements et compléments qui y ont été apportés au sein du groupe de travail, la XXII^{e} session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1er avril 1962 au 1er novembre 1963;

2. de prendre note de l'Information sur l'exécution du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) pendant la période 1961—1963;

3. d'approuver la Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base du débit d'eau;

4. de prendre note de l'Information que le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur tout le parcours de Danube de Vienne à Sulina est prévu pour la fin de 1971. En ce qui concerne le secteur Devín—Gönyü, le terme de l'obtention d'une profondeur de 25 dm sera communiqué après l'appréciation des résultats des travaux de régularisation, conformément aux points 3 et 6 du doc. CD/SES 21/6;

5. de charger l'Appareil de la Commission d'élaborer et de diffuser aux Etats danubiens deux variantes simplifiées du projet de questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires pour l'étude du bilan d'eau par secteur du Danube et de son influence sur les modifications des gabarits de la voie navigable, et le projet d'instruction pour la présentation des données pour ces deux variantes; de présenter cette question à l'examen de la XXIII^{e} session de la Commission du Danube;

6. de charger l'appareil de la Commission d'inclure dans l'Information sur l'entretien du chenal un nouveau chapitre sur les phénomènes de glaces, à établir sur la base de la documentation reçue;

7. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 1/a, 1/b, 1/c et 1/d de l'ordre du jour de la XXII[e] session) (doc. CD/SES 22/10).

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions nautiques

(Adoptée à la séance plénière du 9 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté l'Instruction sur le mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube, les questions nautiques du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques et le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver l'Instruction sur le mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube et de recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de se baser sur l'Instruction lors de la mise en application, en deux étapes, du Système de balisage uniforme sur le Danube;

2. de prendre note de la partie sur les questions nautiques du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques — CD/SES 22/42 (doc. RE/1963—1—5);

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques (doc. CD/SES 22/11).

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions hydrométéorologiques

(Adoptée à la séance plénière du 9 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation — CD/SES 22/37;

2. de recommander aux Etats danubiens d'introduire le schéma uniforme adopté pour la publication des prévisions sur le Danube à partir du 1[er] juillet 1964 pour autant que possible, et au plus tard le 1[er] janvier 1965;

3. d'approuver les Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers (CD/SES 22/44) et de charger l'appareil de la Commission d'établir, selon le schéma adopté, la liste des stations de radio des pays danubiens transmettant les avis de tempête; de recommander de mettre les Recommandations en vigueur après l'établissement de la liste des stations de radio, et au plus tard le 1[er] juillet 1965;

4. de juger opportun et nécessaire dans l'intérêt de la navigation sur le Danube de poursuivre le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien, dans le cadre de la compétence de la Commission du Danube;

5. de charger la réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions hydrométéorologiques d'examiner les propositions concernant les formes d'organisation à appliquer pour le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométérologie du bassin danubien pour les besoins de la navigation et de soumettre le rapport à ce sujet à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube;

6. de prendre note du rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières (doc. CD/SES 22/42; RE/1963—1—5)

7. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 22/13).

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions douanières

(Adoptee à la séance plénière du 12 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour « Questions douanières » et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions douanières, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le projet des modifications du chapitre « Clôture douanière » (doc. CD/SES 22/43);

2. de remplacer les articles 25, 26 et 29 des Recommandations relatives à l'unification des règles douanières sur le Danube en vigueur (doc. CD/SES 19/23) par le nouveau texte et inclure dans lesdites Recommandations l'Annexe 2 (doc. CD/SES 22/43);

3. d'apporter dans le texte desdites Recommandations les modifications suivantes:

— à l'art. 11, point 2: ajouter le chiffre «1» après le mot « Annexe »;

— l'annexe « Énonciations écrites du capitaine » devient Annexe 1;

4. de recommander aux Etats danubiens de mettre en vigueur dans le plus bref délai possible les modifications adoptées aux dites Recommandations et d'en informer la Commission du Danube;

5. de prendre note de la partie II du rapport de la réunion d'experts pour les questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques — doc. CD/SES 22/42 (RE/1963—1—5);

6. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions douanières (doc. CD/SES 22/14).

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions statistiques

(Adoptée à la séance plénière du 12 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté le point 5 de l'ordre du jour « Questions statistiques » et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver la terminologie et les définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube et de recommander aux Etats danubiens d'utiliser ces formulaires lors de la présentation des données statistiques à l'appareil de la Commission du Danube (CD/SES 22/16);
2. de recommander aux Etats danubiens d'introduire à partir du 1[er] janvier 1964 les formulaires suivants pour le rassemblement des données statistiques sur le transport de voyageurs sur le Danube: formulaire St-10 — données sur le nombre de voyageurs transportés sur le Danube au courant de l'année et formulaire St-11 — données sur le transport de voyageurs sur le Danube (CD/SES 21/46);
3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques — CD/SES 22/41 (doc. RE/1963—2—2);
4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — doc. CD/SES 22/15.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant la libération du chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives et la nomination du nouveau chef de section

(Adoptée à la séance plénière du 16 juin 1964)

Sur la base des lettres du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, en date du 11 mars 1963 et du 4 mai 1963, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de libérer M. Konstantin Federovitch IEGOROV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de ses fonctions de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives;

2. de nommer M. Nikolaï Alexandrovitch GORBATCHEV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, au poste de chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant la libération du Directeur-adjoint pour la Comptabilité

(Adoptée à la séance plénière du 16 juin 1964)

Sur la base de la lettre du Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube, en date du 24 juin 1963, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de libérer M. Anton VRBA, citoyen de la République d'Autriche, de ses fonctions de Directeur-adjoint pour la Comptabilité.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant la nomination du chef de la Section de planification et de statistique

(Adoptée à la séance plénière du 16 juin 1964)

Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, en date du 8 mai 1964, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de nommer M. Alexander Petrovitch TOMACHEV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, au poste de chef de la Section de planification et de statistique de la Commission du Danube.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963

(Adoptée à la séance plénière du 15 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1963 ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1[er] janvier 1964:

Actif	138.548,71 forints
Passif	138.548,71 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 22/2;

2. de transférer au budget pour 1964 le solde du budget pour 1963, dont le montant s'élève à 38.548,71 forints;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 22/8.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1965

(Adoptée à la séance plénière du 15 juin 1964)

Après avoir examiné et discuté le projet du budget pour 1964, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1964 dans la somme de 4,945.549 forints pour son chapitre des recettes et 4,945.549 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 22/24;

de fixer les annuités pour 1964, établies conformément à l'article 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 697.000 forints par Etat membre de la Commission;

2. d'inclure dans le budget de la Commission du Danube pour 1964 le solde transitoire du bilan au 1[er] janvier 1964, qui s'élève à 38.549 forints, et les autres recettes prévues qui se chiffrent à 28.000 forints;

3. de transférer chaque trimestre en 1965, jusqu'à l'approbation du budget pour 1965, un quart des annuités prévues pour 1964, afin d'assurer une activité normale à la Commission du Danube;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 22/25.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 et le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965

(Adoptée à la séance plénière du 15 juin 1964)

Après avoir examiné le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, le projet de plan de travail de la Commission pour la période de juin 1964 à mai 1965 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen desdits rapport et projet de plan de travail, la XXII[e] session de la Commission DECIDE:

1. de prendre note du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 — doc. CD/SES 22/6, avec les compléments qui y ont été apportés;

2. d'approuver l'activité déployée par le Secrétariat et les Services de la Commission en vue de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 et des décisions de la XXI[e] session de la Commission;

3. d'approuver le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965 — doc. CD/SES 22/36;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965 — doc. CD/SES 22/23.

DECISION

DE LA VINGT-DEUXIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer du Danube

(Adoptée à la séance plénière du 16 juin 1964)

Après avoir examiné le rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer du Danube, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre acte du « Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation en connexion avec la construction d'un système hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer » — doc. CD/SES 22/34;

2. de charger la réunion d'experts de continuer l'étude des questions dont l'examen n'est pas encore terminé et de présenter à la prochaine session de la Commission le rapport sur le résultat de ses travaux;

3. de convoquer la réunion d'experts ci-haut mentionnée. La date de la réunion sera fixée à la demande des Représentants de la Roumanie et de la Yougoslavie.

PLAN DE TRAVAIL DE LA COMMISSION DU DANUBE

pour la période de juin 1964 à mars 1965

1. Sur la base des données reçues de la part des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales d'après le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube, dépouiller les données pour 1963 et les éditer en 150 exemplaires sur ronéo et par photocopie; entreprendre le rassemblement des données pour 1964 et dépouiller les données reçues.

2. Sur la base de la Liste des stations hydrométriques principales adoptée:

a) poursuivre le rassemblement des données et continuer le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau pour une période de 40 ans, de 1924 à 1963, ayant en vue que le calcul du nouvel ENR doit être effectué jusqu'à la fin de 1965;

b) demander les données des stations hydrométriques Gönyü, Bogojevo, Oriahovo et Somovit pour la courbe des débits proches de l'ENR et, en se fondant sur ces données et en appliquant la méthode du module spécifique, déterminer le nouvel ENR jusqu'à fin 1965.

3. Charger l'Appareil de la Commission de rassembler les propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales quant au terme de l'établissement des projets pour le Plan des grands travaux (Travaux de la deuxième période) de la première étape sur le secteur de Regensburg à Sulina.

4. Elaborer et diffuser aux Etats danubiens deux variantes simplifiées de projet de questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires pour l'étude du bilan d'eau par secteur du Danube et de son influence sur les modifications des gabarits de la voie navigable, ainsi que le projet d'instruction pour la présentation des données selon ces deux variantes, et les soumettre à la XXIII[e] session de la Commission.

5. Sur la base des données reçues des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, dresser l'information sur l'entretien du chenal, comprenant un chapitre sur les phénomènes de glaces, pour la période du 1[er] novembre 1963 au 1[er] novembre 1964, et la présenter à la XXIII[e] session de la Commission.

6. Sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens et de la documentation élaborée par l'Institut de Recherches Scientifiques

d'Hydraulique de la République Populaire Hongroise, charger l'Appareil de la Commission du Danube de poursuivre l'étude du régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg—Sulina et de soumettre à la XXIII^e session de la Commission du Danube une information sur le stade où se trouvent les travaux ainsi qu'un schéma de cette étude.

7. Entreprendre le rassemblement des données des pays danubiens en vue de l'établissement de la Description des conditions de passage, auprès des différents niveaux d'eau, sous les ponts situés sur le Danube de Regensburg à Sulina, comprenant aussi les esquisses des ponts.

8. Editer en 1300 exemplaires la carte générale du Danube.

9. Editer en 1100 exemplaires le Routier du Danube; inclure les textes russe et français dans un seul volume.

10. Editer à l'échelle de 1:10.000 la carte de pilotage du Danube du km 1880 (Devín) au km 1433 (Mohács); faire paraître cette carte en 1400 exemplaires sous forme d'album et 1900 exemplaires sous forme de dépliant.

11. Poursuivre le rassemblement de la documentation cartographique et, sur la base de celle-ci, préparer la carte de pilotage du Danube couvrant le secteur du km 1433 à Moldova Veche—Vince (km 1048), à établir à l'échelle de 1:10.000, et la remettre à la typographie pour réédition; préciser le tirage avec les organes compétents des Etats danubiens.

12. Sur la base de la documentation reçue, préparer à l'échelle de 1:10.000 la carte de pilotage du Danube couvrant le secteur de l'écluse Kachlet (km 2230,5) à Devín (km 1880) et la remettre à la typographie; préciser le tirage avec les organes compétents des Etats danubiens.

13. Editer avant 1^er septembre 1964, en 500 exemplaires, sur ronéo et par photocopie, l'Instruction sur le mode d'installation des signaux du Système uniforme de balisage sur le Danube.

14. Poursuivre l'étude relative à la possibilité d'introduire sur le Danube le Code européen des voies navigables intérieures (CEVNI) et présenter une information à ce sujet à la réunion d'experts pour les questions nautiques prévue pour décembre 1964, afin de définir les principes et les modalités de son application.

15. Rassembler les opinions et les propositions des organes compétents des Etats danubiens sur les questions concernant l'unification du mode de transmission par radio des avis nautiques et des avis de tempête, ainsi que de l'établissement de radiocommunications de bâtiment à bâtiment et entre les bâtiments et la rive, pour les besoins de la navigation sur le Danube; présenter les avis et les propositions reçus à la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications sur le Danube prévue pour octobre 1964.

16. Aux fins d'échange d'expérience en vue de la poursuite de l'amélioration du balisage sur le Danube, recueillir auprès des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, dans le sens de la décision de la XVII[e] session de la Commission du Danube, en date du 23 janvier 1959, la documentation caractérisant le mode actuel de balisage du chenal du Danube, la garantie de la visibilité de signal à signal et la technique d'éclairage utilisée. Dresser une information à ce sujet et la soumettre à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

17. Afin d'obtenir une visibilité optima des réflecteurs radar, poursuivre l'élaboration de l'unification du système de ces réflecteurs en ce qui concerne leur forme, leurs dimensions et les méthodes de leur disposition, surtout à proximité des signaux de traversée et des passes navigables des ponts.

A cette fin, rassembler les renseignements des Etats danubiens au sujet de l'expérience acquise dans ce domaine et envoyer des fonctionnaires responsables de l'Appareil, spécialistes en cette matière, dans les Etats danubiens aux fins de consultation et soumettre sur la base des résultats obtenus une information et des propositions concrètes à la XXIII[e] session de la Commission.

18. Recueillir auprès des Etats danubiens les données sur les signaux de balisage installés dans leurs secteurs et ne figurant pas dans le Système de balisage uniforme sur le Danube.

19. Convoquer du 12 au 17 octobre 1964 une réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions de radiocommunication et examiner à cette réunion l'unification du mode de transmission par radio des avis nautiques et des avis de tempête ainsi que l'établissement, pour les besoins de la navigation sur le Danube, de radiocommunications de bâtiment à bâtiment et entre les bâtiments et la rive.

20. Convoquer du 1[er] au 10 décembre 1964 une réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions nautiques et examiner à cette réunion l'information de l'Appareil de la Commission sur la possibilité d'introduire sur le Danube le Code européen des voies navigables intérieures (CEVNI), afin de définir les principes et les modalités de son application.

21. Achever le dépouillement de la documentation pour le quatrième chapitre de l'Ouvrage de référence hydrologique sur le Danube couvrant une période de 40 ans; dresser le texte de cet ouvrage et le publier en 800 exemplaires par photocopie.

22. Dresser, rédiger et éditer en 300 exemplaires, par photocopie, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1963; rassembler la documentation pour l'Annuaire hydrologique 1964.

23. Dresser, sur la base de la documentation recueillie auprès des organes compétents des Etats danubiens, un recueil des rapports sur les

méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube et l'éditer par photocopie en 100 exemplaires.

24. Après réception des propositions de la part des organes compétents des Etats danubiens, dresser un nouveau projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, l'examiner en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et le soumettre à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

25. Elaborer un projet d'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie, aux fins d'un échange d'expérience. Examiner le projet d'information à la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et le soumettre à la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

26. Recueillir auprès des organes compétents danubiens des renseignements sur les méthodes d'établissement des prévisions d'apparition des glaces sur le Danube et préparer sur la base de ces renseignements un projet d'information à examiner en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et le soumettre à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

27. Elaborer le schéma uniforme définitif pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation et le diffuser aux pays danubiens, ayant en vue son application sur le Danube dans le plus court délai possible et au plus tard jusqu'au 1[er] janvier 1965.

28. En vue de l'édition (en 300 exemplaires) des Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube dresser, sur la base des renseignements reçus de la part des organes compétents, la liste des stations de radio des Etats danubiens transmettant les avis de tempête, et la diffuser à tous les pays pour mise au point définitive.

29. Recueillir auprès des organes compétents des pays danubiens les renseignements sur les transmissions par radio des bulletins hydrométéorologiques pour les cours d'eau du bassin danubien, prévus dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, et présenter une information à ce sujet à la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

30. Poursuivre la diffusion aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

31. Convoquer du 8 au 18 février 1965 une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques. Inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:

a) examen du projet de Recommandations pour la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube;

b) examen du projet d'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie;

c) examen du projet d'information sur les méthodes d'établissement des prévisions au sujet de l'apparition des glaces sur le Danube;

d) examen du projet de propositions sur les formes d'organisation à appliquer pour le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien, pour les besoins de la navigation;

e) examen du projet de l'information sur les transmissions par radio des bulletins hydrométéorologiques pour les cours d'eau du bassin danubien, prévus dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

32. Préparer et publier en 400 exemplaires, jusqu'à fin 1964, l'Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1963; entreprendre le rassemblement des données pour l'Annuaire statistique 1964.

33. Aux fins de rassemblement des données sur le transport des voyageurs sur le Danube:

a) éditer, jusqu'à fin 1964, les formulaires St-10 et St-11 du Questionnaire statistique;

b) ronéotyper, avant le 1er septembre 1964, le texte de la terminologie et des définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube, adoptées par la XXIIe session;

c) dresser un complément aux indications méthodologiques sur la manière de remplir les nouveaux formulaires du Questionnaire et le diffuser aux Etats danubiens.

34. Publier, jusqu'à fin 1964, l'Ouvrage de référence statistique du Danube couvrant une période de 12 ans, après avoir concerté les données avec les organes compétents des Etats danubiens.

35. Dresser une information sur l'expérience acquise dans l'utilisation du nouveau Questionnaire statistique et de la terminologie et des définitions statistiques; diffuser cette information aux pays danubiens.

36. Rééditer les Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube en y introduisant les dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière, adoptées par la XXIIe session. Le tirage sera fixé après consultation des organes compétents des pays membres de la Commission.

37. Demander les avis des Etats danubiens au sujet de l'élaboration de dispositions en vertu desquelles les formalités douanières pour les

bâtiments transitants ne seront effectuées qu'à un poste de douane du pays dont le secteur est traversé, à l'entrée ou à la sortie du pays.

38. Rassembler les opinions et les propositions des organes compétents des pays danubiens sur la possibilité de l'établissement d'un projet de programme de travail pluriannuel de la Commission du Danube (5—6 ans) et préparer une information à ce sujet.

39. Rééditer les Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube en y introduisant les dispositions relatives à l'enquête sur les avaries adoptées par la XXI[e] session. Le tirage sera fixé après consultation des organes compétents des pays membres de la Commission.

40. Préparer et publier en 300 exemplaires les procès-verbaux de la XXII[e] session de la Commission du Danube.

41. Préparer un projet de brochure comportant des renseignements d'ordre général sur les buts et l'activité de la Commission du Danube et l'éditer après l'avoir concerté avec les organes compétents des pays membres.

42. Poursuivre le rassemblement des données au sujet des règlements portuaires en vigueur dans les principaux ports danubiens et préparer une information sur cette question.

43. Demander les avis des Etats danubiens sur la possibilité d'unifier la strucutre des droits de port perçus des bâtiments, transmettre aux Représentants les observations reçues et présenter une information à ce sujet.

44. Terminer le rassemblement de la documentation sur la mise en vigueur par les Etats danubiens des dispositions fondamentales, règles et recommandations adoptées par la Commission du Danube de 1949 à 1962. Poursuivre le rassemblement de la même documentation sur les recommandations adoptées par la Commission en 1963 et présenter une information.

45. Convoquer, conformément à la décision de la XXII[e] session de la Commission du Danube (CD/SES 22/33), la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude ultérieure des questions concernant la navigation en connexion avec la construction d'un système hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer.

46. Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer 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 d'experts en documents statistiques de la CEE de l'ONU;

d) du Groupe d'experts chargé d'étudier les problèmes de création d'un réseau de voies navigables européennes d'intérêt international auprès de la CEE de l'ONU;

e) de la Conférence des Directeurs des entreprises de navigation danubienne;

f) de l'Organisation Météorologique Mondiale;

g) de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome, dans l'unification de certaines parties du droit fluvial;

h) d'autres organisations internationales et réunions s'occupant des questions qui présentent un intérêt pour la navigation sur le Danube;

47. Maintenir les contacts, poursuivre l'échange de documentation et, après s'être concertés de part et d'autre, visiter et consulter les organes compétents des Etats danubiens et visiter également les institutions de recherches scientifiques et d'établissement de projet des pays danubiens et autres, s'occupant des problèmes d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique et juridique présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

48. Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1965.

49. Dresser le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1965 à avril 1966.

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

(Adopté à la séance plénière du 16 juin 1964)

I — Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXIIIe session de la Commission du Danube les questions suivantes:

1. *Questions techniques*

a) Information sur l'entretien du chenal du Danube pour la période du 1er novembre 1963 au 1er novembre 1964.

b) Projet de questionnaire simplifié pour le rassemblement des données nécessaires à l'étude du bilan d'eau des secteurs du Danube et projet d'instruction pour la présentation des données au questionnaire.

c) Information sur le stade où se trouvent les travaux sur l'étude du régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg—Sulina.

d) Information sur les propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet du terme de l'établissement des projets pour la deuxième période de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube sur le secteur de Regensburg à Sulina.

2. *Questions nautiques*

a) Information sur la possibilité d'introduire sur le Danube le Code européen des voies navigables intérieures.

b) Information sur les méthodes de balisage du chenal, sur la garantie de la visibilité de signal à signal et sur les techniques d'éclairage utilisées sur la base de la décision de la Commission du Danube — doc. CD/SES 17/32.

c) Information sur les expériences effectuées par les Etats danubiens dans le domaine de l'utilisation des réflecteurs radar, de leurs formes, dimensions et modes de disposition.

d) Rapport de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications.

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

3. *Questions hydrométéorologiques*

a) Nouveau projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

b) Projet d'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie.

c) Projet d'information sur les méthodes d'établissement des prévisions d'apparition de glaces sur le Danube.

d) Propositions sur les formes d'organisation à appliquer pour le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien, pour les besoins de la navigation.

e) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions hydrométéorologiques.

4. Rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens sur les résultats de l'étude ultérieure des questions concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer.

5. Relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales.

6. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965.

7. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1964.

8. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période d'avril 1965 à avril 1966.

9. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1965.

10. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXIV[e] session de la Commission du Danube.

11. Divers.

II — Convoquer la XXIII[e] session de la Commission du Danube pour le 1[er] avril 1965 à Budapest.

ANNEXES II

RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

RAPPORT

du grope 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 1er et 2 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne	— M. Zanetti
Délégation bulgare	— M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Takács
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Iosipescu M. Dimitriu
Délégation tchécoslovaque	— M. Kýsel M. Tichý
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Makeïev
Délégation yougoslave	— M. Stalio

Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission du Danube, MM. Androne, Paunović, Fekete, Babić, Tikvicki, Tomachev ont également pris part à l'activité du groupe de travail.

Sur proposition de la délégation hongroise, soutenue par la délégation soviétique, M. Stalio, conseiller de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, a été élu à l'unanimité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1963 (doc. CD/SES 22/2 et Annexes 1, 2 et 3) et a discuté tous les articles des chapitres des recettes et des dépenses.

Au cours des débats, le Directeur de l'appareil et les fonctionnaires présents ont donné des explications détaillées aux chapitres du rapport financier et aux questions posées au sein du groupe de travail.

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

Le groupe d'experts composé de MM. Stalio, Trifonov, Takács, Marinescu, Dimitriu, Makeïev, Kýsel et Tichý a examiné les pièces comptables, et notamment leur présentation.

A la suite des débats, le groupe de travail a constaté que les ressources ont été dépensées conformément aux buts auxquels elles étaient assignées et a noté la bonne tenue de la comptabilité.

Une économie a été réalisée à plusieurs articles, ce qui a permis d'achever l'exercice financier par un solde créditeur. Le solde transitoire au 1er janvier 1964 se chiffre à 38.548,71 forints.

L'excédent des dépenses au poste « Mission » de l'article IV a résulté des frais des missions qui n'avaient pas été prévues dans le plan de travail de la Commission pour 1963/64 et qui ont eu lieu en conséquence de l'extention des relations de la Commission du Danube avec d'autres organisations internationales. L'excédent de dépenses au poste « Déplacement » de l'article IV provient de la mutation de 8 fonctionnaires au lieu de 4, comme envisagé dans le budget. Ces excédents ont été couverts par les économies réalisées à d'autres articles.

Le groupe de travail a également noté que dans la dépense des ressources il a été tenu compte des observations et des recommandations faites par la XXIe session, et figurant dans les rapports du groupe de travail au sujet de l'examen du rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1962 (doc. CD/SES 21/12) et du budget pour 1963 (doc. CD/SES 21/27).

Nombre de documents de l'exercice pour 1963 ne portent pas la signature du chef-comptable comme prévu par les Règles de procédure du fait de la vacance du poste de directeur-adjoint pour la Comptabilité, et pour cette raison, le groupe de travail estime que les documents financiers non munis de la signature du chef-comptable doivent être reconnus comme présentés en due forme.

Tenant compte des difficultés qu'a causées le fait que le poste de directeur-adjoint pour la Comptabilité est resté vacant, le groupe de travail attire l'attention sur la nécessité de remplir ce poste dans un délai aussi court que possible et recommande en même temps que des mesures d'ordre pratique soient prises pour résoudre provisoirement ce problème, ainsi par exemple d'octroyer à l'un des directeurs-adjoints le droit de signer pour le chef-comptable les documents financiers de la comptabilité.

En cours de discussion le groupe de travail a recommandé que les moyens alloués soient, à l'avenir également, dépensés avec soin, conformément aux buts assignés à chaque article du budget, et a formulé des recommandations en ce qui concerne la présentation des documents financiers.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXIIe session le projet de décision suivant sur l'exécution du budget de la Commission pour 1963:

« Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1963 ainsi que le rapport du groupe de tra-

vail chargé de l'examen des questions financières, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le rapport financier sur l'exécution du budget et le bilan de la Commission du Danube au 1[er] janvier 1964:

Actif	138.548,71 forints
Passif	138.548,71 forints,

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 22/2

2. de transférer au budget pour 1964 le solde du budget pour 1963, dont le montant s'élève à 38.548,71 forints;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 22/8. »

RAPPORT

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

Le groupe de travail formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXII[e] session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 3 juin 1964, a tenu ses réunions les 3, 4, 6 et 8 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Müllner
Délégation bulgare	— M. Kojouharov M. Trifonov
Délégation hongroise	— M. Jakus M. Csuti M. Dobos M. Horváth M. Vid
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semenscu M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Hurník M. Kincel
Délégation soviétique	— M. Mihailov M. Ivlev — M. Afanassiev
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Stalio M. Petrović M. Vladiković
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Popović M. Mihael M. Jugović M. Tekelerović

Administration Fluviale du Bas-Danube	— M. Anghel
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Dobmayer

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'appareil de la Commission: MM. Androne, Fekete, Paunović, Tarapčik, Atanassov, Nikolov, Iancovici, Schreiber, Antos, Rapajić, Babić.

Sur proposition de M. Csuti (RPH), M. Marinescu, suppléant du Représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube, a été élu à l'unanimité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 1 de l'ordre du jour, Questions techniques, à savoir:

— 1/a) Information sur l'entretien du chenal du Danube (doc. CD/SES 22/3) et Information sur le déroulement de l'exécution des travaux de la première période (1961—1965) du Plan des grands travaux sur le Danube au cours de la période écoulée (CD/SES 22/3a).

— 1/b) Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau, pour le secteur du Danube en aval de Devín (Annexe 3 au doc. RE/1964—1—1, se trouve dans les archives).

— 1/c) Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur de la RSF de Yougoslavie et sur tout le parcours du Danube, compte tenu des informations de tous les Etats danubiens (doc. CD/SES 21/6).

— 1/d) Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions techniques (doc. CD/SES 22/40—RE/1964—1—1).

En outre, le groupe de travail a examiné:

— les points 1—12 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64;

— les points 1—8 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965.

I. *Ad point 1/a — Information sur l'entretien du chenal du Danube et Information sur le déroulement de l'exécution des travaux de la première période (1961—1965) du Plan des grands travaux sur le Danube au cours de la période écoulée.*

Le groupe de travail a écouté les renseignements fournis par l'appareil de la Commission à ce point de l'ordre du jour et a examiné les dites Informations.

Les amendements et les précisions formulés au sein du groupe de travail au cours de l'examen de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube sont présentés dans le Complément à l'Information. En ce qui concerne les dragages dans les bassins, les hivernages et autres, le groupe de travail a souligné qu'il convient d'indiquer ces données dans

la partie V de l'Information : « Autres travaux effectués et mesures adoptées pour améliorer les conditions de navigation et les services fournis aux bateliers dans les ports, y compris les modifications subies par des éléments à caractère constant, qui ont influencé la stabilité du chenal », conformément à la décision de la XXI[e] session de la Commission du Danube.

Au cours de l'examen de l'Information sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) pendant la période 1961—1963, les données suivantes ont été précisées au sein du groupe de travail:

— Tableaux Nos 2 et 6: modifier les chiffres conformément aux données complémentaires fournies pendant la XXII[e] session;

— Tableau No 5: ajouter au point 2: « Dragages: 100.000 m³; coût des travaux: 2 millions de forints »;

— Tableau No 8: indiquer les coûts des travaux et corriger sous point 5 la dénomination « Giurgiu Vadul Oii » en «Giurgeni-Vadul Oii»;

— Tableau No 9, point 3: remplacer « Brischlian » par « Svistov » (km 566—554,4); corriger le volume des dragages à 168.000 m³;

— Tableau No 10: remplacer dans le texte russe les mots «тралньые работы » par « землечерпательные работы ».

— Modifier les chiffres et le texte sous point 6 conformément aux données complémentaires fournies pendant la XXII[e] session.

II. *Ad point 1/b — Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau, pour le secteur du Danube en aval de Devin (Annexe 3 au doc. RE/1964—1—1).*

Lors de l'examen de cette question, les experts ont été d'avis que la densité du réseau des stations hydrométriques prévues dans la liste des stations hydrométriques fondamentales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau satisfait les besoins de la navigation.

III. *Ad point 1/c — Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et sur tout le parcours du Danube, compte tenu des informations de tous les Etats danubiens.*

En ce qui concerne cette question, la délégation yougoslave a fait la déclaration suivante:

« Les autorités compétentes yougoslaves considèrent que la profondeur minima de 25 dm sur le secteur yougoslave du Danube sera obtenue lorsque le Système hydroénergétique et de navigation aux Portes de Fer aura été construit, ce qui est prévu vers la fin de 1971.

Les autorités compétentes yougoslaves considèrent aussi que cette solution pour le secteur yougoslave du Danube correspond aux déclarations faites par les autres pays danubiens concernant le terme pour lequel ils

assureront la profondeur minima du chenal navigable de 25 dm dans leurs secteurs respectifs du Danube. »

Ainsi, tenant compte de la déclaration de la délégation yougoslave et des informations reçues antérieurement de tous les autres Etats danubiens, l'obtention d'une profondeur de 25 dm rapportée à l'ENR est envisagée pour fin 1971 sur le secteur Vienne—Sulina. En ce qui concerne le secteur Devín—Gönyü, le terme de l'obtention d'une profondeur de 25 dm sera communiqué après l'appréciation des résultats des travaux de régularisation, conformément aux points 3 et 6 du document CD/SES 21/6.

IV. *Ad point 1/d — Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions techniques.*

Le groupe de travail a examiné les points 1—4 du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions techniques (doc. CD/SES 22/40—RE/1964—1—1).

Ad point 1 — Examen du projet d'instruction pour la présentation des données selon le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube.*

Après examen de ce projet, le groupe de travail propose d'approuver l'instruction pour la présentation des données selon le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube et la méthode de dépouillement et de publication des données reçues.

En ce qui concerne les données relatives à la profondeur et à la largeur du chenal sur les seuils limitatifs, le groupe de travail a jugé qu'il serait opportun, en vue de l'étude de cette question, que l'Appareil de la Commission rassemble aussi les données concernant les profondeurs auprès des largeurs réduites du chenal, c'est-à-dire les données figurant entre paranthèses (voir rapport de la réunion des experts).

Ad point 2 — Examen du projet de questionnaire pour le rassemblement des données en vue de l'étude du bilan d'eau, élaboré sur la base des propositions reçues des Etats danubiens.

Au cours de l'examen du projet de questionnaire, le groupe de travail a proposé de biffer dans le titre les mots « du point de vue de l'économie des eaux ».

En examinant le projet en question dans son ensemble, le groupe de travail a constaté qu'au point de vue des besoins de la navigation, le questionnaire présenté devait être simplifié (Annexe 2 au doc. RE/1964—1—1)*.

Au cours de la discussion, deux variantes ont été proposées pour simplifier le document en question.

Selon une variante, il convient de biffer les colonnes 2, 16, 17 et 18; selon l'autre variante, il faut supprimer les colonnes 2, 16, 17 et 18 et

* Se trouve dans les archives de la Commission.

réunir les colonnes 6—10 en une seule colonne (colonne 5) et également les colonnes 11—15 (colonne 6).

Le groupe de travail a jugé qu'il serait utile de charger l'appareil de la Commission d'élaborer des projets de questionnaire selon les deux variantes et un projet d'instruction pour la présentation des données, de diffuser ces projets aux Etats danubiens afin d'y recevoir leurs observations et propositions, et de présenter cette question à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

Ad point 3 — Examen du projet de propositions au sujet des mesures d'ordre pratique à adopter dans la lutte contre les glaces.

Au cours des débats sur cette partie du rapport de la réunion d'experts, le groupe de travail a proposé de remplacer le deuxième alinéa du paragraphe 1 par le texte suivant:

« Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales que lors de l'élaboration de leurs projets de plans pour la deuxième période de la première étape des grands travaux sur le Danube, il soit tenu compte de la nécessité de faciliter l'écoulement des glaces, de l'efficacité de la lutte contre elles ainsi que des intérêts des Etats riverains intéressés. »

Le groupe de travail a proposé de biffer dans le deuxième paragraphe, 2ème alinéa, les mots « . . .à présenter pour un terme fixé » et de remplacer dans le paragraphe 4, deuxième alinéa le mot « surtout » par le mot « aussi ».

Après avoir débattu cette partie du rapport dans son ensemble, le groupe de travail a jugé qu'il serait nécessaire:

1. de constater que la lutte contre les glaces doit être menée sur les différents secteurs du Danube sur la base d'accords conclus entre les pays riverains intéressés;
2. de tenir compte dans l'élaboration des projets pour le Plan des grands travaux sur le Danube de la nécessité de faciliter l'écoulement des glaces et de l'efficacité de la lutte contre elles;
3. de recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'inclure dans leur information sur l'entretien du chenal des données sur les phénomènes de glaces (comme par exemple caractéristiques du charriage, prise du fleuve, renseignement sur les bouchons et les embâcles et sur les causes de leur formation, mesures et moyens de lutte contre les glaces).

Ad point 4 — Divers

Le groupe de travail a discuté ce point au cours de l'examen du point 1/b de l'ordre du jour de la session et du point 6 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail propose et soumet à l'examen de la XXII[e] session de la Commission du Danube le projet de Décision suivant:

« Après avoir examiné et discuté l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina, l'Information sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) pendant la période 1961—1963, la Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau, l'Information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm ainsi que le Rapport de la réunion d'experts pour l'examen des questions techniques, et après avoir approuvé les amendements et compléments qui y ont été apportés au sein du groupe de travail, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1[er] avril 1962 au 1[er] novembre 1963;

2. de prendre note de l'Information sur l'exécution du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) pendant la période 1961—1963;

3. d'approuver la Liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base du débit d'eau;

4. de prendre note de l'Information que le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur tout le parcours du Danube de Vienne à Sulina est prévu pour la fin de 1971. En ce qui concerne le secteur Devín—Gönyü le terme de l'obtention d'une profondeur de 25 dm sera communiqué après l'appréciation des résultats des travaux de régularisation, conformément aux points 3 et 6 du doc. CD/SES 21/6;

5. de charger l'appareil de la Commission d'élaborer et de diffuser aux Etats danubiens deux variantes simplifiées du projet de questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires pour l'étude du bilan d'eau, par secteur du Danube, et de son influence sur les modifications des gabarits de la voie navigable, et le projet d'instruction pour la présentation des données pour ces deux variantes; de présenter cette question à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube;

6. de charger l'Appareil de la Commission d'inclure dans l'Information sur l'entretien du chenal un nouveau chapitre sur les phénomènes de glaces, à établir sur la base de la documentation reçue;

7. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 1/a, 1/b, 1/c et 1/d de l'ordre du jour de la XXII[e] session) ».

* * *

V. Après avoir discuté les points 1—12 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, le groupe de travail a constaté que les tâches qui y figurent ont été bien accomplies.

Le groupe de travail a également examiné les points de caractère technique du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965 et propose d'inclure les points ci—après dans la rédaction suivante:

Point 1. Sur la base des données reçues de la part des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales d'après le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube, dépouiller les données pour 1963 et les éditer en 150 exemplaires sur ronéo et par photocopie; entreprendre le rassemblement des données pour 1964 et dépouiller les données reçues.

Point 2. Sur la base de la Liste des stations hydrométriques principales adoptée:

a) poursuivre le rassemblement des données et continuer le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau pour une période de 40 ans, de 1924 à 1963, ayant en vue que le calcul du nouvel ENR doit être effectué jusqu'à la fin de 1965;

b) demander les données des stations hydrométriques Gönyü, Oriahovo et Somovit pour la courbe des débits proches de l'ENR et, en se fondant sur ces données et en appliquant la méthode du module spécifique, déterminer le nouvel ENR jusqu'à fin 1965.

Point 3. Charger l'Appareil de la Commission de rassembler les propositions des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales quant au terme de l'établissement des projets pour le Plan des grands travaux (Travaux de la deuxième période) de la première étape sur le secteur de Regensburg à Sulina.

Point 4. Elaborer et diffuser aux Etats danubiens deux variantes simplifiées de projet de questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires pour l'étude du bilan d'eau par secteur du Danube et de son influence sur les modifications des gabarits de la voie navigable, ainsi que le projet d'Instruction pour la présentation des données selon ces deux variantes.

Point 5. Sur la base des données reçues des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, dresser l'information sur l'entretien du chenal, comprenant un chapitre sur les phénomènes de glaces, pour la période du 1er novembre 1963 au 1er novembre 1964.

Point 6. Sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens et de la documentation élaborée par l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique de la République Populaire Hongroise, charger l'Appareil de la Commission du Danube de poursuivre l'étude du régime des glaces du Danube du secteur Regensburg—Sulina et de soumettre à la XXIIIe session de la Commission du Danube une information sur le stade où se trouvent les travaux ainsi qu'un schéma de cette étude.

RAPPORT

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

Le groupe de travail pour les questions nautiques formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXII[e] session, adoptée à la séance plénière du 3 juin 1964, a tenu ses réunions les 4, 5 et 9 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Ivanov M. Kojouharov
Délégation hongroise	— M. Jakus M. Csuti M. Farkas M. Dobos M. Vid
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kýsel
Délégation soviétique	— M. Ivlev M. A. I. Afanassiev
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Petrović M. Vladiković
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Popović
Administration Fluviale du Bas-Danube	— M. Anghel

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Wiedemann M. Dobmayer
Secrétariat de la CEE de l'ONU	— M. Cuperus
Union Internationale des Télécommunications	— M. Petit

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de la Commission: MM. Androne, Fekete, Paunović, Atanassov, Kubica, Wolfzettel.

Sur proposition de M. Ivlev (URSS), M. Schlaffer, conseiller de la délégation de la République d'Autriche, a été élu à l'unanimité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 2 de l'ordre du jour « Questions nautiques », à savoir:

— 2/a) Projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube.

— 2/b) Instruction au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube.

— 2/c) Rapport sur les questions nautiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières.

Au point 2/a — L'examen de ce point de l'ordre du jour s'est déroulé sur la base du projet d'unification préparé par l'Appareil de la Commission et du rapport de la réunion d'experts pour les questions nautiques (doc. CD/SES 21/24, Partie III).

Sur la base de ces documents, le groupe de travail a élaboré le projet définitif des principes et des signaux fondamentaux de l'unification.

En ce qui concerne les principes fondamentaux de l'unification le groupe de travail a décidé d'introduire les compléments suivants dans le projet présenté par l'Appareil:

a) Les dimensions et les couleurs des signaux auxiliaires doivent correspondre aux principes recommandés dans le Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD).

b) Si une station de signalisation ne montre pas de signaux, et s'il n'y a pas d'autre indication, cela signifie que le passage est interdit et que les bâtiments doivent s'arrêter pour attendre l'autorisation qui leur sera donnée oralement ou par un autre moyen approprié.

En ce qui concerne les signaux fondamentaux de l'unification, le groupe de travail a jugé opportun de remplacer les signaux « un feu blanc à éclats » et « un feu blanc fixe » par les signaux suivants:

« Un feu blanc ou deux feux blancs juxtaposés	— indication des conditions de la voie navigable:
1) un feu blanc rythmé	— indication de ce que le parcours ne présente pas de difficultés (bâtiments rencontrants, écluses fermées, etc.);

2) un feu blanc fixe — indication de ce que le parcours présentera des difficultés (bâtiments rencontrants, écluses fermées, etc.);

3) un feu blanc fixe et un feu blanc rythmé juxtaposés — recommandation de se diriger du feu fixe vers le feu rythmé. »

Le signal « un panneau jaune en forme de losange ou balancement d'un pavillon jaune » a été biffé étant donné que son utilisation pourrait prêter à confusion et présenter ainsi un danger pour la navigation.

Tenant compte des amendements susmentionnés, le groupe de travail a dressé le projet de décision sur le point 2/a de l'ordre du jour et le soumet à l'approbation de la session.

En ce qui concerne l'introduction de l'unification, le groupe de travail a pris note de la communication des délégations de la Tchécoslovaquie et de l'Administration Fluviale des Portes de Fer que d'ici la construction des systèmes hydro-énergétiques et de navigation prévus sur leurs secteurs, on utilisera la signalisation actuelle et que l'unification en question sera introduite après l'achèvement de leur construction.

En conclusion, le groupe de travail a relevé l'importance de l'unification des signaux de signalisation sur tout le parcours du Danube, vu qu'elle revêtra un grand intérêt au point de vue de l'unification, à l'échelle européenne, dans le domaine de la navigation sur les voies d'eau intérieures.

Au point 2/b de l'ordre du jour — Lors de l'examen du projet d'instruction, le groupe de travail a apporté quelques amendements rédactionnels dans les chapitres examinés et adoptés par la réunion d'experts pour les questions nautiques, tenue en septembre 1963, et a chargé l'appareil de la Commission de les introduire dans le projet en question.

Le groupe de travail a jugé nécessaire d'introduire dans la partie II, après le 2ème alinéa, un texte ainsi conçu: « Le balisage côtier doit fonctionner pour autant que possible jusqu'au moment où la navigation devient tout à fait impossible par suite des glaces. »

En ce qui concerne les nouveaux chapitres « Balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts » et « Installation de réflecteurs radar sur les signaux de balisage sur le Danube » élaborés par l'Appareil de la Commission selon le désir exprimé par la réunion d'experts, le groupe de travail, après les avoir examinés en détails, y a apporté les modifications et amendements suivants:

Ad chapitre « Balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts ».

Le texte élaboré par l'Appareil ainsi que le texte présenté par la délégation soviétique ont servi de base à la discussion au sein du groupe de travail. Les dispositions les plus importantes de ces deux documents ont été prises comme base pour la préparation du texte définitif de ce chapitre, compte tenu des amendements de rédaction formulés par le groupe de travail.

Ad chapitre « Installation de réflecteurs radar sur les signaux de balisage sur le Danube ».

Après avoir examiné ce chapitre, le groupe de travail a noté que la visibilité minimum d'un signal pourvu de réflecteur radar dépend non seulement des conditions spécifiques du secteur du fleuve mais également de la hauteur de l'antenne du bâtiment et de la hauteur du réflecteur par rapport au plan d'eau.

Le chapitre en question a été corrigé compte tenu de cette remarque.

En cours de discussion le groupe de travail a exprimé le désir que l'Appareil de la Commission poursuive l'étude de la question de l'utilisation d'installations de radar sur les bâtiments et de réflecteurs radar sur les signaux de balisage, en se servant des résultats des expériences dans ce domaine.

Le groupe de travail a examiné également les Annexes I et II du projet d'Instruction et y a apporté les amendements suivants:

Annexe I

— Sur le schéma No 26 diminuer à 4-a l'extrémité des 2 flèches.

— Sur les schémas 28 et 34 augmenter les dimensions de la tête de l'ancre de 40-a à 50-a.

— En ce qui concerne l'utilisation du panneau figurant sous No 39 sur le secteur du Bas-Danube et l'utilisation des signaux de balisage des passes navigables des ponts, il convient d'insérer à la fin du texte à l'Annexe I deux alinéas ainsi conçus:

« Comme exception, le panneau du signal côtier No 39, qui indique la profondeur journalière sur les seuils, sera appliqué sur le secteur du Bas-Danube d'une façon qui correspondra à la navigation maritime, ayant en vue que les profondeurs sur ce secteur sont mesurées en pieds anglais et que l'indication de l'emplacement de la localité se fait en milles marins.

Les panneaux en forme de losange figurant sous les points 17 et 18 du Système de balisage uniforme sur le Danube (pages 58, 59, 60 et 61) doivent être considérés comme des carrés installés la diagonale en position verticale. »

Annexe II

— Sur les figures 13 et 14 biffer les mots « axe de la direction du passage » et supprimer le trait qui l'indique.

— Figure 15 — remplacer les bouées rouges non lumineuses par des bouées lumineuses.

Au point 2/c de l'ordre du jour

Le groupe de travail a discuté les questions nautiques du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques, tenue du 30 septembre au 8 octobre 1963 (doc. CD/SES 22/42—RE/1963—1—5).

Le groupe de travail ne s'est pas occupé encore une fois du point 1 du rapport, celui-ci ayant été traité au cours de la discussion sur le point 2/b de l'ordre du jour.

Au point 2 du rapport, le groupe du travail a jugé opportune la proposition des experts de convoquer une réunion d'experts pour les questions nautiques avec la participation de spécialistes en questions du mode d'utilisation des radiocommunications et des fréquences radio-électriques, et de charger cette réunion d'examiner et d'étudier ce problème sous ses aspects techniques et économiques, en tenant compte des propositions figurant dans le rapport en question.

Autres questions

Le groupe de travail a examiné les questions d'ordre nautique contenues dans le rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 et a noté que les tâches qui y figurent ont été bien accomplies.

Le groupe de travail a examiné les points 9—21 d'ordre nautique du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965 (doc. CD/SES 22/5)* et a mis des textes correspondants à la disposition du groupe de travail pour l'examen du projet de plan de travail et du groupe de travail pour les questions financières.

En résultat de l'examen des questions nautiques, le groupe de travail propose le projet de décision suivant à l'examen de la XXII[e] session de la Commission du Danube:

« 1. Approuver l'Instruction sur le mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube et recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de se baser sur l'Instruction lors de la mise en application, en deux étapes, du Système de balisage uniforme sur le Danube.

2. Prendre note de la partie sur les questions nautiques du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques (doc. CD/SES 22/42—RE/1963—1—5).

3. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques (doc. CD/SES 22/11). »

* Se trouve dans les archives de la Commission.

RAPPORT

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

Le groupe de travail formé en vertu de l'art. 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXII[e] session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 3 juin 1964, a tenu ses réunions les 6, 8 et 9 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner M. Glasel
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Koutikov M. Petrov
Délégation hongroise	— M. Jakus M. Csuti M. Dobos M. Szesztay M. Pecely Mme Békefy
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Iosipescu M. Semenescu M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kincel M. Hlubocký
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Makeïev M. A. I. Afanassiev Mme Bogatcheva M. Timofeïev

Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Stalio M. Petrović M. Vladiković M. Tošić
Administration fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Popović
Administration fluviale du Bas-Danube	— M. Anghel
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Dobmayer M. Wiedemann
Organisation Météorologique Mondiale	— M. Bodolai
Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU	— M. Cuperus
Union Internationale des Télécommunications	— M. Petit

Aux réunions du groupe de travail ont participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Androne, Fekete, Paunović, Nikolov, Tomachev, Rapajić, Khristov.

Sur proposition de M. Kapikraïan, suppléant du représentant de l'Union Soviétique à la Commission du Danube, M. Szesztay, expert de la délégation de la République Populaire Hongroise, a été élu à l'unanimité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le point 3 de l'ordre du jour contenant les questions suivantes:

a) Projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de plus de 60%.

b) Projet de Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers.

c) Rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières.

d) Développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien et tenue des conférences scientifiques sur les prévisions hydrologiques.

En outre, le groupe de travail a examiné les questions hydrologiques contenues dans le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 et dans le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965.

Ad point 3/a de l'ordre du jour — Projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions de niveau d'eau d'une durée de plus de 60% (Annexe 5 au doc. RE/1963—1—5).*

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Le groupe de travail a examiné le projet préparé par l'Appareil de la Commission sur la base des propositions des pays danubiens et comprenant les modifications apportées à la réunion d'experts et a modifié sa dénomination comme suit: « Projet de Schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100%, pour les besoins de la navigation ».

Au cours de la discussion, les experts sont convenus de modifier l'échéance des prévisions garanties pour le secteur Sulina — Orşova de 10 jours à 7—10 jours et pour le secteur Orşova—Budapest de 7 jours à 5—7 jours.

Le groupe de travail a jugé utile que les pays danubiens commencent la publication des prévisions garanties à courte échéance dressées sur la base du schéma adopté dès le 1er juillet 1964 et au plus tard à partir du 1er janvier 1965.

Le groupe de travail a estimé qu'il serait opportun d'entreprendre l'étude de la possibilité d'établir un schéma uniforme pour la publication des prévisions des crues.

Ad point 3/b de l'ordre du jour — Projet de Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers.

Le groupe de travail a discuté et adopté le projet de Recommandations susmentionné relatif à l'établissement des avis de tempête et à leur mode de communication aux bateliers.

Au cours de la discussion quelques amendements rédactionnels ont été apportés au projet.

Tenant compte de ce que pour la mise en vigueur desdites Recommandations il manque encore des données pour l'Annexe III aux Recommandations — Liste des stations de radio des Etats danubiens transmettant les avis de tempête — et notamment des données sur les horaires des transmissions, le groupe de travail a jugé utile que l'appareil poursuive l'établissement de la liste en question, dans laquelle les heures de transmission seraient établies de manière à garantir au maximum la possibilité d'avertir en temps utile de l'apparition des vents orageux.

En rapport avec le perfectionnement des méthodes d'observations de l'apparition des vents orageux dans la vallée du Danube, le groupe de travail a exprimé le désir que les organes compétents des Etats danubiens poursuivent l'étude des questions liées à la création de stations météorologiques expérimentales pour l'étude, par secteur du Danube, du régime des vents dans la région riveraine et l'étude de la possibilité de pourvoir les stations synoptiques principales en installations de radar pour avertir en temps utile de l'apparition des vents orageux.

Ad point 3/c de l'ordre du jour — Rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières.

Les résultats de la discussion sur ce point sont exposés ci-dessus sous points 3/a et 3/b du présent rapport. En connexion avec ceci, le groupe

de travail a approuvé dans son ensemble le rapport de la réunion des experts.

Ad point 3/d de l'ordre du jour — Développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin danubien et tenue de conférences scientifiques sur les prévisions hydrologiques.

Au cours des débats, le groupe de travail a reconnu opportun:

1. de considérer utile et nécessaire dans l'intérêt de la navigation sur le Danube le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien dans le cadre de la compétence de la Commission du Danube;

2. de charger une réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions hydrométéorologiques d'examiner les propositions sur les formes d'organisation à appliquer pour le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien pour les besoins de la navigation et de présenter un rapport à ce sujet à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

Après avoir discuté les points 22—28 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64, le groupe de travail a pris note du rapport sans modification.

Après avoir examiné les points 22—31 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965, le groupe de travail propose de les inclure dans la rédaction suivante:

point 22. Achever le dépouillement de la documentation pour le quatrième chapitre de l'Ouvrage de référence hydrologique sur le Danube couvrant une période de 40 ans; dresser le texte de l'Ouvrage et le publier en 800 exemplaires par photocopie.

point 23. Dresser, rédiger et éditer en 300 exemplaires par photocopie l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1963; rassembler la documentation pour l'Annuaire hydrologique 1964.

point 24. Dresser, sur la base de la documentation recueillie auprès des organes compétents des Etats danubiens, un recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube et l'éditer par photocopie en 100 exemplaires.

point 25. Après réception des propositions de la part des organes compétents des Etats danubiens, dresser le projet des nouvelles Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, l'examiner en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et le soumettre à l'examen de la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

point 26. Elaborer un projet d'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie, aux fins d'un échange d'expériences. Examiner le projet d'information à la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et le soumettre à la XXIII[e] session de la Commission du Danube.

point 27. Recueillir auprès des organes compétents danubiens des renseignements sur les méthodes d'établissement des prévisions d'appa-

rition des glaces sur le Danube et préparer sur la base de ces renseignements un projet d'information à examiner en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et à soumettre à l'examen de la XXIIIe session de la Commission du Danube.

point 28. Elaborer le schéma uniforme définitif pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation et le diffuser aux pays danubiens, ayant en vue son application sur le Danube dans le plus court délai possible, et au plus tard dès le 1er janvier 1965.

point 29. En vue de l'édition (en 300 exemplaires) des Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube, dresser, sur la base des renseignements reçus de la part des organes compétents, la liste des stations de radio des Etats danubiens transmettant les avis de tempête et la diffuser à tous les pays pour mise au point définitive.

point 30. Poursuivre la diffusion aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

point 31. Convoquer du . . . au . . . février 1965 une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques. Inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:

a) examen du projet de Recommandations pour la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube;

b) examen du projet d'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie;

c) examen du projet d'information sur les méthodes d'établissement des prévisions au sujet de l'apparition des glaces sur le Danube;

d) examen du projet de propositions sur les formes d'organisation à appliquer pour le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien pour les besoins de la navigation.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques soumet à la XXIIe session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

« Après avoir examiné et discuté le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, la XXIIe session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation (doc. CD/SES 22/37);

2. de recommander aux Etats danubiens d'introduire le schéma uniforme adopté pour la publication des prévisions sur le Danube à partir du 1er juillet 1964 pour autant que possible, et au plus tard le 1er janvier 1965;

3. d'approuver les Recommandations relatives à l'établissement des avis de tempête et au mode de leur communication aux bateliers (doc. CD/SES 22/44) et de charger l'Appareil de la Commission d'établir, selon le schéma adopté, la liste des stations de radio des pays danubiens trans-

mettant les avis de tempête; de recommander que les Recommandations soient mises en vigueur après l'établissement de la liste des stations de radio, et an plus tard le 1er juillet 1965;

4. de juger opportun et nécessaire dans l'intérêt de la navigation sur le Danube de poursuivre le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien dans le cadre de la compétence de la Commission du Danube;

5. de charger la réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions hydrométéorologiques d'examiner les propositions concernant les formes d'organisation à appliquer pour le développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrométéorologie du bassin danubien pour les besoins de la navigation et de soumettre le rapport à ce sujet à l'examen de la XXIIIe session de la Commission du Danube;

6. de prendre note du rapport sur les questions hydrométéorologiques de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques hydrométéorologiques et douanières (doc. CD/SES 22/42 — RE/1963—1—5);

7. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 22/13). »

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions douanières

Le groupe de travail pour les questions douanières, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXII[e] session à sa séance plénière du 3 juin 1964, a tenu ses réunions les 10 et 12 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Fuchs
Délégation bulgare	— M. Ivanov M. Trifonov M. Kharizanov
Délégation hongroise	— M. Farkas M. Csuti M. Tóth
Délégation roumaine	— M. Mincuna Mme Ismailescu M. Tanase M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Hurnik M. Tichý
Délégation soviétique	— M. Rodionov M. Ivlev M. Konovalov
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Vladiković M. Rajcević Mme Milošević
Administration Fluviale des Portes de Fer	—M. Popović M. Jugović M. Tekelerović

Administration Fluviale du Bas-Danube — M. Anghel

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne — Mme von Köppen

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube: MM. Androne, Paunović, Fekete, Sfetea.

Sur la proposition de M. Stalio (RSFY), M. Svátek, suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, a été élu à l'unanimité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour « Questions douanières », à savoir:

a) Projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.*

b) Rapport sur les questions douanières de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, douanières, et hydrométéorologiques.

D'après le mandat de la première séance plénière de la XXII[e] session

— les points 21 et 37 du rapport du Directeur de l'Appareil sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, ainsi que

— le point 37 du projet du plan de travail de la Commission pour la période de juin 1964 à mai 1965, concernant les questions douanières, ont été également discutés.

Au point 4/a — Projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.

Le groupe de travail a examiné le projet de dispositions unifiées relatives à la clôture douanière élaboré à la réunion d'experts pour les questions douanières (annexe 4 au doc. RE/1963 1—5)*.

A l'issue de la discussion le groupe de travail a approuvé le nouveau texte des articles 25 et 26, chapitre « Clôture douanière » des Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube en vigueur et les modifications d'ordre rédactionnel à introduire à l'article 11, point 2, et à l'article 29.

Au cours de l'examen dudit projet, le groupe de travail a apporté les amendements et corrections de rédaction suivants dans l'Annexe 2 « Certificat d'agrément attestant l'aptitude du bâtiment au transport de marchandises sous clôture douanière »:

au point 1 — biffer dans le texte français les mots « qui se trouve »;
au point 5 — ajouter dans la paranthèse après le mot « indiquer » les mots « en chiffres et ».

Un nouveau texte, qui devient point 6, a été introduit dans la rédaction suivante:

* Se trouve dans les archives.

« Indication du nombre minimum des scellés douaniers requis pour la clôture douanière de la

Ière cale . . . .
IIème cale . . . .
IIIème cale . . . .
IVème cale . . . .

(Les cales seront numérotées suivant leur emplacement, en commençant par celle située à la proue du bâtiment.) »
L'ordre des point suivants est modifié en conséquence.

Au point 4/b — Rapport sur les questions douanières de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques.

Le groupe de travail a examiné et approuvé la partie II du rapport de la réunion d'experts pour les questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques qui s'est tenue du 30 septembre au 8 octobre 1963 (doc. CD/SES 22/42—RE/1963—1—5).

*
* *

Le groupe de travail a, en outre, examiné les points 21 et 37 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, et a noté que les tâches y contenues ont été bien accomplies.
Après l'examen du point 37 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965, le groupe de travail a exprimé son accord avec le texte suivant proposé par l'Appareil:
« Rééditer les Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube en y introduisant les dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière, adoptées par la XXIIe session. Le tirage sera à fixer après consultation des organes compétents des pays membres de la Commission. »

En résultat de l'examen des questions douanières, le groupe de travail soumet à la XXIIe session le projet de décision suivant:

« 1. Approuver le projet des modifications du chapitre « Clôture douanière.»

2. Remplacer les articles 25, 26 et 29 des Recommandations relatives à l'unification des règles douanières sur le Danube en vigueur (doc. CD/SES 19/23) par le nouveau texte et inclure dans lesdites Recommandations l'Annexe 2 (doc. CD/SES 22/43).

3. Apporter dans le texte desdites Recommandations les modifications suivantes:
— à l'art. 11, point 2: — ajouter le chiffre «1» après le mot « Annexe »;
— l'annexe « Énonciations écrites du capitaine » devient Annexe 1.

4. Recommander aux Etats danubiens de mettre en vigueur dans le plus bref délai possible les modifications adoptées aux dites Recommandations et d'en informer la Commission du Danube.

5. Prendre note de la partie II du rapport de la réunion d'experts pour les questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques (doc. CD/SES 22/42 — RE/1963—1—5).

6. Approuver le rapport du groupe de travail pour les questions douanières (doc. CD/SES 22/14).»

RAPPORT

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 XXII[e] session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 3 juin 1964 a tenu ses réunions les 10 et 12 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Zeller Mme Wolfram
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Ivanov M. Kharizanov M. Petrov
Délégation hongroise	— M. Pálos M. Farkas M. Gyimesi M. Hollender
Délégation roumaine	— M. Dimitriu M. Tanase M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Hlubocký
Délégation soviétique	— M. Makeïev M. A. A. Afanassiev
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Stalio M. Petrović M. Vladiković M. Novković M. Vasilić

Administration Fluviale des Portes de Fer	—	M. Popović M. Jugović M. Tekelerović
Administration Fluviale du Bas-Danube	—	M. Anghel
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	—	Mme Robertz M. Teuscher

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Androne, Fekete, Paunović, Tomachev, Babić, Kocsis, Jović.

Sur proposition de M. Svátek, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, M. Simeonov, Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, a été élu à l'unamité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et débattu le point 5 de l'ordre du jour contenant les questions suivantes:

a) projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube;

b) approbation du terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des donnces sur le transport de voyageurs sur le Danube;

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

En outre, le groupe de travail a examiné les points 29—36 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64 et les points du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1964/65 qui se rapportent aux questions statistiques.

Au point 5/a de l'ordre du jour — Projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires sur le transport de voyageurs sur le Danube.

A ce point le groupe de travail a examiné le projet susmentionné, élaboré par l'Appareil de la Commission et approuvé par la réunion d'experts pour les questions statistiques, et le soumet à l'approbation de la XXII[e] session de la Commission du Danube.

En connexion avec l'approbation du projet susmentionné, la délégation yougoslave a déclaré qu'à la prochaine session de la Commission elle présentera certaines propositions concernant l'amélioration de la terminologie et des modèles de formulaires en question.

Au point 5/b de l'ordre du jour — Approbation du terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube.

Conformément aux propositions de la réunion d'experts pour les questions statistiques, le groupe de travail a décidé de recommander à la session de la Commission du Danube d'introduire à partir du 1[er] janvier

1964 les formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube (formulaires St-10 et St-11), adoptés par décision de la XXI[e] session de la Commission du Danube.

En même temps, le groupe de travail a noté que les données sur le transport de voyageurs d'après les formulaires St-10 et St-11 devraient être envoyées à la Commission du Danube à partir de 1965, avec les données sur le trafic-marchandises pour l'année considérée.

Au point 5/c de l'ordre du jour — Rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques.

Le groupe de travail a examiné le rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions statistiques et a décidé de le soumettre sans modification à l'approbation de la session.

Au cours de la discussion sur les points 29—36 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/64, le groupe de travail a écouté l'information donnée par l'Appareil sur les points 29, 31 et 32.

Après avoir débattu les points du rapport du Directeur traitant des questions statistiques, le groupe de travail en a pris note sans y apporter de modifications.

Le groupe de travail a noté le grand travail effectué par l'Appareil de la Commission en connexion avec la publication de l'Annuaire statistique pour 1962, qui est d'une grande valeur pratique.

Le groupe de travail a également écouté l'information donnée par l'expert de la délégation hongroise au sujet de l'expérience acquise dans la confrontation bilatérale des données statistiques entre les organes compétents de la République Fédérale d'Allemagne et de la République Populaire Hongroise.

En liaison avec ceci, le groupe de travail a jugé opportun qu'à l'avenir les organes compétents des Etats danubiens effectuent, le cas échéant, une telle confrontation bilatérale des données statistiques envoyées à l'Appareil de la Commission du Danube.

Après avoir examiné les points 32—35 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965, le groupe de travail propose de maintenir ces points dans la rédaction suivante:

32. Préparer et publier en 400 exemplaires, jusqu'à fin 1964, l'Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1963; entreprendre le rassemblement des données pour l'Annuaire statistique 1964.

33. Aux fins de rassemblement des données sur le transport des voaygeurs sur le Danube:

a) éditer, jusqu'à fin 1964, les formulaires St-10 et St-11 du Questionnaire statistique;

b) ronéotyper, jusqu'à fin 1964, le texte de la terminologie et des définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube, adoptées par la XXII[e] session;

c) dresser un complément aux indications méthodologiques sur la

manière de remplir les nouveaux formulaires du Questionnaire et le diffuser aux Etats danubiens.

34. Publier, jusqu'à fin 1964, l'Ouvrage de référence statistique du Danube couvrant une période de 12 ans, après avoir concerté les données avec les organes compétents des Etats danubiens.

35. Dresser une information sur l'expérience acquise par l'utilisation du nouveau Questionnaire statistique et de la terminologie et des définitions statistiques; diffuser cette information aux pays danubiens.

Au cours des discussions sur le point 34 du projet du plan de travail pour 1964/65, le groupe de travail a jugé qu'il serait nécessaire de fixer le tirage de l'Ouvrage de référence du Danube en principe, et de laisser au groupe de travail pour les questions financières le soin de proposer le tirage définitif.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail pour les questions statistiques soumet à la XXII[e] session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

« Après avoir examiné et discuté le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver la terminologie et les définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube et de recommander aux Etats danubiens d'utiliser ces formulaires lors de la présentation des données statistiques à l'Appareil de la Commission du Danube;

2. de recommander aux Etats danubiens d'introduire à partir du 1[er] janvier 1964 les formulaires suivants pour le rassemblement des données statistiques sur le transport de voyageurs sur le Danube formulaire: St-10— données sur le nombre de voyageurs transportés sur le Danube au courant de l'année et formulaire St-11 — données sur le transport de voyageurs sur le Danube (CD/SES 21/46);

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques (doc. CD/SES 22/41 — RE/1963—2—2);

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — doc. CD/SES 22/15. »

RAPPORT

du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963-1964 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965.

Le groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur et du projet du plan de travail, formé en vertu des art. 14 et 49 des Règles de procédure, a tenu ses réunions les 11, 12 et 15 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner Mme Wolfram M. Fuchs
Délégation bulgare	— M. Kojouharov M. Ivanov M. Trifonov M. Koutikov
Délégation hongroise	— M. Farkas M. Csuti M. Dobos
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Iosipescu M. Semenescu M. Dimitriu M. Tanase M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Hurník M. Kýsel M. Kincel M. Hlubocký M. Tichý

Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Makeïev M. A. A. Afanassiev Mme Bogatcheva M. Ivlev M. A. I. Afanassiev M. Konovalov M. Timofeïev
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Stalio M. Petrović M. Novković M. Vladiković
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Popovič M. Petrescu M. Mihael M. Jugović M. Tekelerović
Administration Fluviale du Bas-Danube	— M. Anghel
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Dobmayer
Secrétariat de la CEE de l'ONU	— M. Cuperus
Organisation Météorologique Mondiale	— M. Bodolai
Union Internationale des Télécommunications	— M. Petit

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Androne, Paunović, Fekete, Tarapčik, Atanassov, Nikolov, Tomachev, Babić, Sfetea, Kubica, Wolfzettel, Iancovici, Rapajić, Antos, Kocsis, Jović.

Sur proposition de M. Marinescu, suppléant du Représentant de la République Populaire Roumaine à la Commission du Danube, M. Kapikraïan, Suppléant du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, a été élu à l'unanimité président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné point par point le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 — doc. CD/SES 22/6.

Tenant compte de ce que les groupes de travail pour les questions techniques, nautiques, hydrométéorologiques, statistiques et douanières ont, au cours de leurs réunions, débattu en détails les points correspon-

dants du rapport du Directeur, le groupe de travail chargé de l'examen dudit rapport a pris note des opinions émises au sein de ces groupes de travail.

Au cours des débats, le groupe de travail a jugé nécessaire de compléter certains points du rapport en faisant mention des données reçues par l'Appareil de la Commission dans la période entre l'établissement et l'examen du rapport.

Des renseignements supplémentaires ont été fournis par l'Appareil de la Commission aux points 39, 42, 43, 45 et 46 du rapport du Directeur.

Au point 44 du rapport le groupe de travail a été d'avis qu'il serait désirable que les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission qui prennent part aux travaux des organisations internationales, donnent dans leurs rapports une analyse des questions traitées au sein de ces organisations et, dans la mesure du possible, présentent des propositions correspondantes.

En résultat de l'examen du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, le groupe de travail a constaté que le plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 a été accompli avec succès.

L'Appareil de la Commission a travaillé en conformité avec le plan de travail et les décisions adoptés par la XXI[e] session et a mené à bonne fin les tâches qui lui ont été confiées.

Le groupe de travail a également relevé la qualité des publications de la Commission du Danube parues au cours de la période traitée.

* * *

Le groupe de travail a examiné le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mai 1965. Le projet de plan préparé par l'Appareil de la Commission (doc. CD/SES 22/5)* et les modifications qui y ont été introduites par les groupes de travail pour les questions techniques, nautiques, hydrométéorologiques, statistiques et douanières ont servi de base à l'examen.

Lors de la discussion portant sur la question concernant la poursuite de l'établissement des Descriptions du chenal et des dangers nautiques, et de leur publication, le groupe de travail a recommandé à l'Appareil de la Commission de grouper ces descriptions d'après les secteurs suivants du Danube:

— Haut-Danube (première partie) de Regensburg à Devín
— Danube Moyen (partie II) de Devín à Turnu Severin—Kostol.
— Bas-Danube (partie III) de Turnu Severin—Kostol à Sulina.

En résultat de l'examen point par point du projet de plan le groupe de travail a préparé le projet définitif du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965 et le soumet à l'examen de la session.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Faisant suite à ce qui précède, le groupe de travail soumet à la XXII[e] session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

« 1. prendre note du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 avec les compléments qui y ont été apportés — doc. CD/SES 22/6;

2. approuver l'activité déployée par le Secrétariat et les Services de la Commission en vue de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 et des décisions de la XXI[e] session de la Commission;

3. approuver le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965 — doc. CD/SES 22/36;

4. approuver le rapport du groupe de travail concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1964 à mars 1965 — doc. CD/SES 22/23 ».

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions financières (Examen du projet de budget)

Le groupe de travail pour les questions financières, formé en vertu des art. 49 et 50 des Règles de procédure et de la décision de la XXII[e] session adoptée à la séance plénière du 3 juin 1964, a tenu ses réunions les 13 et 15 juin 1964.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne	— M. Müllner Mme Wolfram
Délégation bulgare	— M. Trifonov M. Kharizanov M. Petrov
Délégation hongroise	— M. Farkas M. Csuti M. Takács M. Uzonyi
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Iosipescu M. Dimitriu M. Tanase M. Mateescu
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Kýsel M. Tichý
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Makeïev M. A. A. Afanassiev Mme Bogatcheva M. Timofeïev

Délégation yougoslave — M. Milanković
M. Stalio
M. Petrović
M. Simić

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube: MM. Androne, Paunović, Fekete, Babić, Tomachev, Tikvicki.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Stalio, conseiller de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

Le groupe de travail a examiné article par article le projet de budget de la Commission du Danube pour 1964 (doc. CD/SES 22/4) ainsi que le devis des dépenses et la note explicative au projet du budget, élaborés par l'Appareil de la Commission. Lors de l'examen de l'art. 5 du chapitre des dépenses, le groupe de travail a approuvé la liste des publications de la Commission du Danube pour 1964 (Annexe 2 au doc. CD/SES 22/24).

Au cours des débats sur l'art. 2 du chapitre des dépenses, le groupe de travail a été d'accord avec l'augmentation de 22.000 forints à l'art. « Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel », envisagée en rapport avec la nécessité d'avoir deux dactylos non inscrites au tableau du personnel, une pour la langue française et une pour la langue russe, ayant en vue le grand nombre des publications prévues dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1964/1965.

Lors de l'examen de l'art. 5 du chapitre des dépenses, le groupe de travail a jugé possible de réduire de 993.000 forints à 908.000 forints le montant prévu à cet article, c'est-à-dire de diminuer de 85.000 forints les frais des publications de la Commission.

A l'art. 6 du chapitre des dépenses, après avoir reçu des renseignements supplémentaires de la part de l'Appareil de la Commission au sujet de la tenue — conformément au projet de plan de travail de la Commission — de deux réunions d'experts supplémentaires, le groupe de travail a été d'accord d'augmenter de 15.000 forints la somme prévue à cet article, qui s'élèvera ainsi à 55.000 forints.

Le groupe de travail a recommandé à l'Appareil de la Commission d'observer à tous les articles du budget le maximum d'économie dans la dépense des ressources.

Afin de couvrir les frais des missions des fonctionnaires participant aux réunions et sessions des organisations internationales, le groupe de travail a jugé nécessaire que chaque pays transfère une somme de 200 dollars USA (2348 forints) au compte de ses annuités pour 1964.

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

« Après avoir examiné et discuté le projet du budget pour 1964, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXII[e] session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1964 dans la somme de 4,945.549 forints pour son chapitre des recettes et 4,945.549 forints pour son chapitre des dépenses, conformément au document CD/SES 22/24;

de fixer les annuités pour 1964, établies conformément à l'art. 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 697.000 forints par Etat membre de la Commission;

2. d'inclure dans le budget de la Commission du Danube pour 1964 le solde transitoire du bilan au 1er janvier 1964, qui s'élève à 38.549 forints, et les autres recettes prévues qui se chiffrent à 28.000 forints;

3. de transférer chaque trimestre en 1965, jusqu'à l'approbation du budget pour 1965, un quart des annuités prévues pour 1964, afin d'assurer une activité normale à la Commission du Danube;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 22/25 ».

ANNEXES III

DOCUMENTS ADOPTES

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 1er janvier 1964

I. RECETTES

	en forints
Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire 1963	4,172.000
Solde du budget au 1er janvier 1963	73.395
Versements au compte des annuités pour 1964	100.000
Autres recettes	
a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	19.987
b) Intérêts des comptes en banques	2.692
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube	5.510
d) Autres recettes	58.835
Total:	4.432.419

II. DEPENSES

Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1963:

Article I		2.453.488
Article II		372.256
Article III		644.060
Article IV		235.525
Article V		443.429
Article VI		37.742
Article VII		10.525
Article VIII		—
Article IX		1.900
Article X		71.912
Article XI		13.070
Article XII		9.963
		4.293.870
Solde du budget au 1er janvier 1964		138.549
a) Disponibilités en caisse	8.074	
b) Disponibilités en banques	69.280	
c) Obligations pour 1963	8.359	
d) Magasin	1.253	
e) Caution pour le loyer des immeubles	51.583	
Total:		4.432.419

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. APPOINTEMENTS DES FONCTIONNAIRES INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	1,923.000	1,922.837	163	
2. Primes linguistiques	140.000	123.277	16.723	
3. Primes d'ancienneté de service	207.000	205.074	1.926	
4. Allocations pour enfants	212.000	202.300	9.700	
Total:	2,482.000	2,453.488	28.512	
II. APPOINTEMENTS DES EMPLOYES NON-INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	338.000	333.740	4.260	
2. Assurances sociales	40.000	38.516	1.484	
Total:	378.000	372.256	5.744	
III. FRAIS D'ADMINISTRATION				
1. Fournitures de bureau et de dessins techniques	10.000	9.879	121	
2. Imprimés	2.000	1.997	3	
3. Frais de poste, télégramme et téléphone	63.000	62.159	841	
4. Loyers des immeubles	385.000	381.547	3.453	
5. Chauffage	85.000	83.765	1.235	
6. Electricité et gaz	25.000	25.947	—	947
7. Entretien des immeubles	8.000	7.956	44	
8. Réparation dans les immeubles	12.000	11.973	27	
9. Réparation des objets d'inventaire	10.000	9.991	9	
10. Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	5.000	4.975	25	
11. Entretien et réparation des autos	40.000	39.961	39	
12. Assurance des biens	4.000	3.910	90	
Total:	649.000	644.060	5.887	947

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
IV. MISSIONS ET DEPLACEMENTS DES FONCTIONNAIRES				
Missions				
1. Frais de voyage	16.000	20.885	—	4.885
2. Allocations journalières ...	16.000	16.253	—	253
3. Frais de logement	8.000	8.575	—	575
Déplacements				
4. Paiement de subsides et de congés	90.000	123.601	—	33.601
5. Frais de voyage	20.000	26.215	—	6.215
6. Allocations journalières .	2.000	2.616	—	616
Congés				
7. Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	43.000	37.380	5.620	
Total:	195.000	235.525	5.620	46.145
V. EDITION DES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION	450.000	443.429	6.571	
VI. DEROULEMENT ET SERVICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION	40.000	37.742	2.258	

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
VII. ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES ...	14.000	10.525	3.475	
VIII. ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVENTAIRE ET DE MOYENS DE TRANSPORT	—	—	—	
IX. ACHAT DE VETEMENTS DE TRAVAIL	2.000	1.900	100	
X. SERVICE MEDICAL ..				
1. Cotisations.....	17.000	16.318	682	
2. Paiement de subsides pour traitement médical	62.000	55.594	6.406	
Total:	79.000	71.912	7.088	
XI. FRAIS DE REPRESENTATION, PRIMES ET IMPREVUS	14.000	13.070	930	
XII. FONDS CULTUREL ...	10.000	9.963	37	
TOTAL:	4,313.000	4,293.870	66.222	47.092

BILAN
au 1er janvier 1964

Annexe 1
au doc. CD/SES 22/2

en forints

ACTIF				PASSIF			
I.	Caisse		8.073,68	I.	Versements des Etats danubiens au compte des annuités pour 1964		100.000,—
II.	Banques:			II.	Solde transitoire au 1/1/1964:		
	1. Caisse Nationale d'Epargne, Budapest		30.707,66		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 XXIe session	4,172.000,—	
	2. Banque Nationale de Hongrie:				Solde du budget pour 1962	73.395,71	
	dollars USA	113,02	1.326,67		Autres recettes	87.023,30	
	schillings autrichiens ..	32,41	29,29			4,332.419,01	
	3. Banque Nationale de la RSF de Yougoslavie:				Dépenses effectuées en 1963	4,293.870,30	38.548,71
	dollars USA	209,30	2.457,18				
	clearing-dollars	4,87	106,66				
	4. Länderbank, Vienne:						
	schillings autrichiens ..	38.373,44	34.652.73				
III.	Magasin		1.252,82				
IV.	Caution pour le loyer des immeubles ..		51.583,50				
V.	Obligations pour 1963		8.358,52				
			138.548,71				138.548,71

Annexe 2
au doc. CD/SES 22/2

NOTE EXPLICATIVE
au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1963

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1963 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 pour 1963 qui, conformément à l'article 10 de la Convention, se compose des annuités versées annuellement par les Etats danubiens membres de la Commission à raison d'une somme égale pour chaque Etat, a été approuvé par la XXI[e] session dans le montant de 4,313.000 forints pour son chapitre des recettes et de 4,313.000 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 21/26).

Chapitre des recettes
(en forints)

Selon la décision de la XXI[e] session, le chapitre des recettes était fondé sur:

I.	les versements des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, à savoir:		
	Autriche	596.000	
	Bulgarie	596.000	
	Hongrie	596.000	
	Roumanie	596.000	
	Tchécoslovaquie	596.000	
	Union Soviétique	596.000	
	Yougoslavie	596.000	4.172.000
II.	le solde transitoire des ressources non utilisées du budget pour 1962		73.395
III.	d'autres recettes prévues: versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission, intérêts des comptes en banques, recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube et autres		67.605
	Total:		4,313.000

Effectivement, le chapitre des recettes du budget pour 1963 s'est présenté comme suit:

I.	Annuités des Etats membres de la Commission du Danube		4.163.641
II.	Solde des ressources non utilisées du budget pour 1962		73.395
III.	Autres recettes		87.024
	dont:		
	a) versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	19.987	
	b) intérêts des comptes en banques	2.692	
	c) recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube	5.510	
	d) recettes provenant de la vente d'une automobile	55.000	
	e) recettes provenant de la vente d'objets d'inventaire devenus inutilisables	3.835	
	Total:		4.324.060
IV.	Sommes à décompter:		
	a) versements au compte des annuités pour 1963:		
	Bulgarie	1.585	
	Yougoslavie	2.347	
	Tchécoslovaquie	4.427	8.359
	b) versement de la Hongrie au compte des annuités pour 1964		100.000
	Total:		4,432.419

Ainsi, les recettes effectives ont dépassé de 119.419 forints les recettes prévues; cette somme comprend les 100.000 forints versés au compte des annuités pour 1964 et le surplus de 19.419 forints se présentant au poste « Autres recettes prévues ».

Chapitre des dépenses (en forints)

Le montant des dépenses envisagées s'élevait à 4.313.000 forints, et c'est sur la base de cette somme qu'a été établi le devis des dépenses pour 1963.

Effectivement, les dépenses effectuées au cours de l'exercice se sont élevées à 4.293.870 forints, c'est-à-dire que leur montant a été de 19.130 forints inférieur au montant des dépenses envisagées dans le devis.

Au total, les recettes effectives du budget pour 1963 ont dépassé de 138.549 forints les dépenses effectives; cette somme comprend les 100.000 forints versés au compte des annuités pour 1964. Ainsi, le solde transitoire du budget pour 1963 s'élève à 38.549 forints. Ce chiffre comprend la somme de 19.130 forints qui résulte de la non-utilisation du montant prévu dans le devis des dépenses et des recettes, dans un montant de 19.419 forints, non prévues dans le devis.

Structure du solde par article du devis des dépenses

		Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I.	Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	28.512	—
II.	Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel	5.744	—
III.	Frais d'administration	4.940	—
IV.	Missions et déplacements	—	40.525
V.	Edition des publications de la Commission	6.571	—
VI.	Service et déroulement de la session...	2.258	
VII.	Achat de livres et de publications ...	3.475	
VIII.	Achat d'objet d'inventaire	—	
IX.	Achat de vêtements de travail	100	—
X.	Service médical	7.088	—
XI.	Frais de représentation	930	—
XII.	Fonds culturel	37	
	Diverses recettes	19.419	
		79.074	40.525
	Solde transitoire pour 1964	38.549	

Dépenses par articles

Article I — Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel

Les appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel de la Commission ont été versés en forints conformément au barême des appointements approuvé par la XIX[e] session et aux suppléments de traitements établis par le Règlement en vigueur.

Les ressources disponibles dans un montant de 28.512 forints se présentent à cet article du fait que des postes du tableau du personnel n'ont été occupés que partiellement et que des modifications sont survenues dans la composition des membres de famille et dans les degrés des connaissances linguistiques des nouveaux fonctionnaires.

Article II — Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel

Une économie de 5744 forints se présente à cet article du fait qu'une partie des employés non inscrits au tableau du personnel ont pris des congés pour leur propre compte.

Article III — Frais d'administration

L'économie totale à cet article s'élève à 4940 forints.

Article IV — Missions et déplacements des fonctionnaires

Les dépenses au poste « missions » au cours de l'exercice se sont élevées à 45.713 forints, c'est-à-dire qu'elles ont dépassé de 5713 forints le montant envisagé.

Cet excédent de dépenses s'est présenté du fait que la somme prévue au budget s'est avérée insuffisante pour assurer — conformément au plan de travail de la Commission du Danube — la participation, en 1963, des fonctionnaires de l'appareil aux réunions et conférences des diverses organisations internationales avec lesquelles la Commission du Danube a établi des relations. L'excédent de dépenses survenu au poste des missions a été couvert, conformément à l'article 47 des Règles de procédure, par les économies qui se sont présentées à d'autres articles.

Le poste « déplacements » présente un excédent de dépenses de 40.432 forints, étant donné que le budget envisageait la mutation éventuelle de 4 fonctionnaires seulement, alors qu'effectivement il y a eu mutation de 8 fonctionnaires. Cet excédent de dépenses a été couvert par les économies qui se sont présentées à d'autres articles.

Au poste « congés » il y a un solde créditeur de 5620 forints qui provient de ce que quelques postes prévus au tableau du personnel n'ont été occupés que partiellement.

L'excédent de dépenses à cet article s'élève au total à 40.525 forints.

Article V — Edition des publications de la Commission

Conformément aux prévisions du budget pour 1963, la somme de 300.000 forints a servi à régler les factures des publications prévues dans le plan de travail pour 1962, factures dont le montant s'est élevé à 298.800 forints et se répartit comme suit:

	en forints
1. Procès-verbaux de la XX^{e} session de la Commission	83.296
2. Recueil des lois en matière de navigation sur le Danube — Première partie — texte russe	111.467
3. Recueil des lois en matière de navigation sur le Danube — Première partie — texte français	81.078
4. Description du chenal sur le secteur allemand du Danube..	4.417
5. Annuaire hydrologique pour 1961 (solde)	5.066
6. Bulletin statistique (solde)	1.185
7. Papier, stencils, photocopies et différents matériels d'édition	12.291
Total:	298.800

Conformément aux prévisions du budget, le montant de 150.000 forints a servi à régler les frais d'édition des publications prévues dans le plan de travail pour 1963/1964, notamment:

1. Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal	10.376
2. Fiches des seuils du Danube	6.365
3. Plan des grands travaux sur le Danube	2.177
4. Procès-verbaux de la XXI[e] session de la Commission	75.311
5. Modifications et compléments aux Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube	5.019
6. Acomptes pour l'édition d'autres publications	10.225
7. Papier, stencils, photocopies et différents matériels d'édition	35.156
Total:	144.629

Le solde à cet article s'élève à 6.571 forints.

Article VI — Déroulement et service des sessions

Une somme de 37.742 forints a été dépensée pour assurer le déroulement de la XXI[e] session et de 2 réunions d'experts. Le solde à cet article s'élève à 2258 forints.

Article VII — Achat de livres et de périodiques

Une somme de 10.525 forints a été dépensée pour l'achat d'ouvrages techniques, d'ouvrages de référence et de périodiques. Le solde à cet article s'élève à 3.475 forints. L'Appareil a pris des mesures pour compléter, éventuellement en 1964, la bibliothèque de la Commission.

Article VIII — Achat d'objets d'inventaire

Il n'y a pas eu de somme allouée à cet article.

Article IX — Achat de vêtements de travail

Une somme de 1900 forints a été dépensée pour l'achat de vêtements de travail pour le personnel de service, conformément aux prescriptions de la législation locale.

Article X — Service médical

1. La somme déboursée à ce poste conformément à l'accord conclu entre l'Appareil de la Commission et les organes de l'assurance sociale de la Hongrie (50 forints par mois et par fonctionnaire, y compris les membres de famille), s'élève à 16.318 forints.

2. Une somme de 55.594 forints a été déboursée à cet article, pour verser aux fonctionnaires, conformément au Règlement en vigueur, les allocations de congé et de naissance.

Le solde à cet article, qui s'élève à 7088 forints, s'est formé du fait que des postes du tableau du personnel n'ont été cocupés que partiellement.

Article XI — Frais de représentation

Les dépenses à cet article s'élèvent à 13.070 forints.

Article XII — Fonds culturel

La somme de 9963 forints dépensée à cet article a servi à couvrir les frais d'excursion et de rencontres collectives.

Un régime d'économie a été observé dans la dépense des ressources, qui a été effectuée en pleine conformité du Règlement en vigueur.

COMPTE-RENDU

des dépenses effectuées en 1963 en dollars

Annexe № 3
au doc. CD/SES 22/2

RECETTES			DEPENSES		
I. Solde au 1er janvier 1963:			I. Missions:		
1. Banque Nationale de Hongrie, Budapest	513,70		1. Frais de voyage	729,85	
2. Banque Nationale de la RSF de Yougoslavie, Belgrade	200,—		2. Allocations journalières	1.080,32	
3. Caisse de la CD	436,09	1.149,79	3. Frais de logement	611,53	2.421,70
II. Versements:			Recettes	2.857,79	
Autriche	200,—		Dépenses	2.421,70	
Bulgarie	200,—		Solde au 1er janvier 1964		436,09
Hongrie	200,—		dont:		
Roumanie	200,—		Banque Nationale de Hongrie, Budapest	113,02	
Union Soviétique pour 1962	400,—		Banque Nationale de la RSF de Yougoslavie, Belgrade	209,30	
Tchécoslovaquie	125,—		Caisse de la Commission du Danube	113,77	
Yougoslavie	200,—	1.525,—			
III. Versements provenant de la vente de publications de la Commission		183,—			
TOTAL:		2.857,79	TOTAL:		2.857,79

INFORMATION

sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) pendant la période 1961—1963

(km 2379,3—0)

La présente information sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) pendant la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 a été dressée en vertu de la décision de la XXI[e] session de la Commission du Danube et conformément au point 10 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964.

L'information a été établie sur la base des données envoyées annuellement à l'Appareil de la Commission par les organismes compétents des Etats danubiens et par les Administrations fluviales spéciales au sujet de l'entretien du chenal du Danube. Elle ne contient qu'un exposé sommaire des travaux exécutés et des résultats obtenus, qui figurent d'ailleurs en détail dans les informations présentées annuellement sur l'entretien du chenal.

Au cours de la période écoulée, les travaux principaux prévus dans le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) ont été accomplis comme suit sur les divers secteurs du Danube:

1. Secteur de la République Fédérale d'Allemagne (km 2379,3—2201,8)

Secteur commun germano-autrichien (km 2223,2—2201,8)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur du fleuve comprend 11 sections qui figurent dans le tableau No 1. L'exécution des travaux envisagés dans le plan doit permettre d'obtenir une profondeur de 18,5 dm sur la section Regensburg—Kachlet et de 28 dm sur la section en aval de la centrale hydraulique Kachlet, ainsi qu'une augmentation de la largeur et du rayon de courbure du chenal.

Le volume général des travaux envisagés dans le plan se répartit comme suit:

1. Dragages	1.335.000 m³
2. Dérochements	54.000 m³
3. Mise en place de pierres	57.000 m³

Le coût de ces travaux s'élève à 16.100.000 DM.

La profondeur de 18,5 dm à l'ENR, ainsi que l'augmentation de la largeur et du rayon de courbure du chenal qu'envisage le plan ont déjà été obtenues en amont de la centrale hydraulique Kachlet, c'est-à-dire sur les sections figurant sous points 1—9, à l'exclusion de la section indiquée sous point 5, région de la localité Kagers (km 2325,2—2323) où les travaux n'ont pas encore été entamés.

En aval de la centrale hydraulique Kachlet, sur la section indiquée sous point 10, région de la ville de Passau, km 2230,3—2225,4, les travaux prévus dans le plan n'ont pas encore commencé. Sur la section figurant sous point 11, confluent de l'Inn (km 2225—2224), les travaux ne sont pas encore achevés et la profondeur envisagée de 28 dm n'a pas encore été obtenue.

Les travaux accomplis dans la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 dans le cadre des grands travaux prévus par le plan se présentent comme suit:

1. Dragages	550.000 m³
2. Dérochements	43.600 m³
3. Mise en place de pierres	32.400 m³

Le coût des travaux exécutés s'élève à 4.297.600 DM.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE
(km 2379,3—2201,8)

Tableau № 1

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés				Travaux exécutés dans la période 1961—1963			
			dragages en 1000 m³	dérochements en 1000 m³	mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 DM	dragages en 1000 m³	dérochements en 1000 m³	mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 DM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Seppenhausen km 2354,1—2351,2	Construction de 1 épi et de 2 digues longitudinales; dragages	25	—	4	280	12	—	6,2	267
2.	Landsdorf km 2334,0—2332,8	Construction de 2 épis et de 1 digue longitudinale; dragages	5	—	3	170	24	—	4,7	268
3.	Niederachdorf km 2345,0—2344,0	Construction de 2 épis et de 1 digue longitudinale; dragages	8	—	3	210	4,5	—	1,9	104
4.	Pondorf km 2341,8—2340,0	Construction de 2 épis et de 1 digue longitudinale; dragages	6	—	3	200	—	—	1,1	51
5.	Kagers (Wundermühle) km 2325,2—2323,0	Construction de 7 épis et de 1 digue longitudinale; applanissement des rives; dragages	107	—	11	1400	—	—	—	—
6.	Pfelling km 2313,0—2300,0	Construction de 14 épis et de 2 digues longitudinales; dérochement	29	16	20	2040	8	—	10	427
7.	Confluent de l'Isar—Hofkirchen km 2281,0—2254,0	Réparation des épis et des digues longitudinales; dragages	5	—	2	100	187	—	—	136,5
8.	Winzer—Ottach km 2264,2—2262,7	Construction de 2 digues longitudinales; dragages	50	—	9	500	—	2,6	7,7	742,6
9.	Hilgartsberg km 2256,6—2253,1	Construction d'épis; dérochements; dragages	88	26	2	2400	—	41	—	2226
10.	Passau km 2230,3—2225,4	Dérochements et dragages	12	12	—	800	—	—	—	—
11.	Confluent de l'Inn km 2225,0—2224,0	Dragages	1000	—	—	8000	314	—	0,8	75,5
		TOTAL:	1335	54	57	16100	549,5	43,6	32,4	4297,6

2. Secteur de la République d'Autriche (km 2223,2—1872,7)

Secteur commun austro-allemand (km 2223,2—2201,8)

Secteur commun austro-tchécoslovaque (km 1880,3—1872,7)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur envisage la régularisation des 7 sections indiquées dans le tableau No 2.

L'exécution des travaux projetés doit permettre d'obtenir les profondeurs suivantes: 25 dm sur la section en amont de la centrale hydraulique d'Aschach, 21 dm sur la section entre la centrale hydraulique d'Aschach et Vienne, et 23 dm en aval de Vienne.

Le volume et le coût des travaux projetés et exécutés sont donnés dans le tableau No 2.

Le volume général des travaux envisagés dans le plan se répartit comme suit:

1. Dragages ..... 1.500.000 m³
2. Mise en place de pierres ..... 350.000 m³

Le coût de ces travaux s'élève à 460.000.000 de schillings.

Au total, les travaux prévus dans le plan des grands travaux et accomplis au cours de la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 se présentent comme suit:

1. Dragages ..... 1,628.200 m³
2. Dérochements ..... 39.900 m³
3. Mise en place de pierres ..... 113.700 m³

Le coût des travaux exécutés se chiffre à 58,180.000 schillings.

Comme il découle clairement de l'information sur l'entretien du chenal navigable, les gabarits du chenal ont été améliorés sur certaines sections, à savoir aux km 2135, 2129, 2090, 2089, 2085, 2027, 2019, 1930—1927, 1922 et 1899 où l'on a obtenu une profondeur de 25 dm et plus à l'ENR. Aux km 2133, 2126, 1993, 1976 et 1877 la profondeur obtenue est de 22 dm et plus et aux km 2057, 2056 et 1943 de 20 dm.

Sur les sections sus-indiquées la largeur et le rayon de courbure du chenal ont été également augmentés.

Dans la région des km 1963, 1950, 1936 et 1922, quatre bâtiments ont été renfloués.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE (km 2223,2—1872,7)

Tableau № 2

Travaux projetés pour la période de 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1963			
			Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 Sch.	Dragages en 1000 m³	Déroches ments en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 Sch.
1.	Retenue d'Aschach km 2203,33—2162	Création de la retenue; construction d'ouvrages côtiers	—	—	360.000	209	—	—	5.872
2.	Cours supérieur du Danube autrichien entre l'usine hydro-eléctrique d'Aschach et la naissance de la retenue Ybbs—Persenburg km 2162—2093	Ouvrages de régularisation pour basses eaux	300	90	24.000	200,5	0,5	45,5	12.384
3.	Retenue de Ybbs—Persenbeug km 2093—2060		—	—	—	908	—	4,1	20.790
4.	Wachau km 2060—2000	Ouvrages de régularisation pour eaux basses et moyennes	150	10	5.000	39,1	9,7	14,4	4.376
5.	Tullner Feld km 2000—1934	,,	500 350	150 30	40.000 13.000	91,8	27,7	20,0	6.631
6.	Coupure de Vienne km 1934—1918 ...	Ouvrages de régularisation pour basses eaux	200	70	18.000	167,8	2,2	11,0	3.555
7.	km 1918—1871	Ouvrages de régularisation pour basses eaux	—	—	—	12	—	18,7	3.886
8.		Renflouement de bâtiments coulés	—	—	—	—	—	—	686
		TOTAL:	1500	350	460.000	1.628,2	39,9	113,7	58.180

3. Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque (km 1880,3—1850,2)

Secteur commun tchécoslovaco-autrichien (km 1880,3—1872,7)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur envisage la régularisation des 3 sections indiquées dans le tableau No 3 et le renflouement des bâtiments coulés se trouvant entre les km 1880—1768,2.

L'exécution des travaux envisagés doit permettre d'obtenir une profondeur de 23 dm sur ce secteur. Le tableau No 3 présente le volume et le coût des travaux projetés et exécutés.

Le volume des travaux envisagés dans le plan se répartit comme suit:

1. Dragages	420.000 m³
2. Mise en place de pierres	25.000 m³
3. Renflouement des bâtiments et autres objets coulés	1.000 t

Le coût de ces travaux s'élève à 14,240.000 Kč.

Dans leur ensemble, ces travaux ont été accomplis comme suit pendant la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963:

1. Dragages	98.360 m³
2. Mise en place de pierres	30.320 m³
3. Renflouement de bâtiments	3.937 t

Le coût de ces travaux s'élève à 11,043.800 Kč.

Comme il ressort nettement de l'information sur l'entretien du chenal navigable, les gabarits du chenal ont été améliorés dans la région des km 1873—1850, où l'on a obtenu une profondeur minima de 25 dm et plus à l'ENR, tandis que la largeur du chenal a été augmentée à 200 m et le rayon de courbure à 1800 m.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE (km 1880,3—1850,2)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1963		
			Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 Kc	Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 Kč
1.	Devín km 1878.....	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	110	—	2635	—	0,18	27
2.	Bratislava km 1866 ...	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	200	25	4975	45,6	8,95	2337
3.	Podunajské Biskupice .	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	110	—	2635	52,76	21,19	4742,8
4.	km 1880,3—1708,2 ...	Renflouement de bâtiments et d'autres objets coulés	(1000 tonnes)		4000	(830 tonnes)		3937
		TOTAL:	420	25	14245	98,36	30,32	11043,8

4. Secteur commun tchécoslovaco-hongrois (km 1850,2—1708,2)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur envisage la régularisation des 5 sections indiquées dans le tableau No 4.

L'exécution des travaux doit aboutir à l'obtention d'une profondeur de 23 dm en amont de Gönyü et de 25 dm en aval de Gönyü. Le tableau No 4 présente le volume et le coût des travaux projetés et exécutés.

Selon le plan, le volume des travaux envisagés se répartit comme suit:

1. Dragages ..... 4,870.000 m³
2. Mise en place de pierres ..... 253.000 m³

Le coût total de ces travaux s'élève à 56,565.000 Kč.
et 80,325.000 Ft.

Au total, les travaux exécutés du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 par les parties tchécoslovaque et hongroise se présentent comme suit:

1. Dragages ..... 2,372.760 m³
2. Mise en place de pierres ..... 151.270 m³

Le coût des travaux exécutés s'élève à 36,458.000 Kč
et 48,185.760 Ft

Comme il découle clairement de l'information sur l'entretien du chenal navigable, les gabarits du chenal ont été améliorés comme suit: une profondeur minima de 23 dm et plus à l'ENR a été obtenue sur quelques seuils du secteur, tandis que la largeur du chenal a été augmentée à 120 m et plus.

Tableau N° 4

SECTEUR COMMUN TCHECOSLOVACO-HONGROIS (km 1850,2—1708,2)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1963		
			Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux 1000 Kč / en 1000 Ft	Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux 1000 Kč / en 1000 Ft
1.	km 1850—1810	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux; dragages	3540	169		1371,86	86,62	31562,19 19569,16
2.	km 1810—1805	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux; dragages	550	26		187,27	12,65	324,75 5817,42
3.	km 1805—1794	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux; dragages	780	25		219,45	34,39	2937,07 7697,73
4.	km 1794—1767	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	—	21		85,60	10,62	1749,31 1968,80
5.	km 1767—1708	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	—	12		508,78	6,99	885,06 13132,65
		TOTAL:	4870	253	56565 80325	2372,96	151,27	36458,38 48185,76

5. Secteur de la République Populaire Hongroise (km 1708,2—1433)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur envisage la régularisation des 19 sections limitatives indiquées dans le tableau No 5.

Les travaux projetés ont pour but d'obtenir une profondeur de 25 dm sur ce secteur. Le tableau No 5 présente le volume et le coût des travaux projetés et exécutés.

Au total, les travaux figurant dans le plan adopté pour ce secteur se présentent comme suit:

1. Dragages ..... 600.000 m³
2. Mise en place de pierres ..... 616.000 m³

Coût total des travaux: 129,000.000 de forints.

Le volume total des travaux accomplis pendant la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 dans le cadre des travaux prévus par le plan, se répartit comme suit:

1. Dragages ..... 160.000 m³
2. Mise en place de pierres ..... 141.010 m³

Coût total des travaux: 27,473.200 forints.

En outre, une partie des débris du pont de Baja a été évacuée. Le coût de ces travaux s'élève à 3,300.000 forints.

Comme il découle de l'information sur l'entretien du chenal navigable, au km 1564,6 la largeur du chenal a été augmentée de 70 m à 240 m et sur la section des km 1446—1441 la profondeur obtenue atteint 25 dm.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE (km 1708,2—1433) Tableau N° 5

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1963		
			Draguages en 1000 m^3	Mise en place de pierres en 1000 m^3	Coût total des travaux en 1000 Ft	Draguages en 1000 m^3	Mise en place de pierres en 1000 m^3	Coût total des travaux en 1000 Ft
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	km 1685—1682 (courbe de Kompkötő)	Fermeture de bras secondaires	24	7,4	2000		5,89	1194,2
2.	km 1682—1678 (courbe de Vác).....	Fermeture de bras secondaires	24	5,6	1600		2,67	2639
3.	km 1676—1674 (courbe de Szöd) ...		16	15,7	3700			
4.	km 1674—1672 (courbe de Surány) .		120	24,2	7000			
5.	km 1632—1625 (courbe de Nagy-tétény)	Consolidation de la berge; complètement d'ouvrages pour la concentration du courant	—	6,0	1500		5,54	1436
6.	km 1619—1616 (seuil — courbe de Csep)		128	24,6	7100	260		
7.	km 1614—1612 (courbe de Ercsi) ..		48	5,6	1800			3200
8.	km 1595—1591 (courbe de Kulcs) ..	Consolidation de la berge	80	32,5	8200		0,52	105
9.	km 1591—1583 (courbe de Tass) ..		40	7,0	2000		4,03	938
10.	km 1577—1570 (courbe de Dunavecse		—	4,6	1000			
11.	km 1570—1563 (courbes de Duna-egyháza et Apostag)	Construction d'épis et d'un ouvrage de concentration du courant, fermeture d'un bras	120	48,8	12100		22,66	4201

1	2	3	4	5	6	7	8	9
11/a	km 1526—1492	Construction d'épis et d'un ouvrage de concentration du courant					33,00	6100
12.	km 1492—1488 (courbe de Szükösd)		—	70	13000		10	1500
13.	km 1474—1470 (courbe de Sárospart)	Exhaussement d'une digue transversale	—	20	3800		1,00	140
14.	km 1470—1468 ..... (courbe de Szeremle).		—	60	11200		22	3300
15.	km 1468—1465 (courbe de Bata) ...		—	70	13000			
16.	km 1465—1463 (courbe de Bede)....		—	20	3800			
17.	km 1460—1454 (courbe de Bári)	Construction d'ouvrages de consolidation de la berge	—	90	17000		5,0	820
18.	km 1446—1442 (Ile Cigány — courbe Kölked)	Consolidation de la berge et construction d'épis	—	40	7200		29,0	3900
19.	km 1442—1439 (courbe Sirina).....		—	64	12000			
20.	km 1480	Renflouement des débris du pont de Baja						3300
		TOTAL:	600	616	129000	260	141,01	32773,2

6. Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie (km 1433—845,6)

Secteur commun yougoslavo-roumain (km 1075—845,6)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur prévoit la régularisation des 7 sections indiquées dans le Tableau No 6. Les données présentées sur l'exécution des travaux envisagés par le plan comprennent aussi le renflouement de bâtiments coulés se trouvant entre les km 865—857.

Dans son ensemble, le plan adopté pour ce secteur prévoyait l'exécution des travaux suivants:

1.	Construction des fondements en pierres des ouvrages de consolidation de la berge	235.000 m²
2.	Construction de pentes en pierre	197.500 m³
3.	Dragages	275.000 m³
4.	Dérochements	10.000 m³
5.	Autres travaux	

Le coût total de ces travaux s'élève à 1.950 millions de dinars.

Le volume total des travaux exécutés dans la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 dans le cadre des travaux envisagés par le plan se répartit comme suit:

1.	Dragages	42.400 m³
2.	Mise en place de pierres	89.860 m³
3.	Pose de fascines	39.670 m³
4.	Renflouement de bâtiments coulés	3 pièces

Le coût des travaux exécutés s'élève à 627,250.000 dinars.

Tableau № 6

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE (km 1433—845,6)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés				Travaux exécutés dans la période 1961—1963			
			Consolidation de la berge en m	Epis en m	Digues longitudinales ou traverses en m	Coût total des travaux en millions de dinars	Dragages en m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Pose de fascines en 1000 m²	Coût total des travaux en millions de dinars
1.	Apatin km 1397—1393	Travaux de régularisation	1600	250	250	300	—	30,68	12,67	303,6
2.	Coupure de Mohovo km 1315—1307	Travaux de régularisation	1500	165	—	300	—	—	—	—
3.	Slankamen km 1220—1208	Travaux de régularisation	1400	800	—	300	—	—	—	—
4.	Seuils dans la région de Belgrade km 1180—1163	Travaux de régularisation	1800	500	—	300	25,7	—	—	6,62
5.	Brza-Vrba km 1103—1093	Travaux de régularisation	1800	600	400	300	4,7	31,82	13,1	122,61
6.	Ram-Dubovac km 1087—1076	Travaux de régularisation	2100	300	400	300	12,0	26,36	13,9	171,14
7.	km 1057—1433	Réseau de triangulation, etc.				150				
8.	km 865—857	Renflouement de bâtiments coulés (3 pièces)								23,28
		TOTAL:	10200	2615	1050	1950	42,4	89,96	39,67	627,25

7. Secteur de l'Administration fluviale des Portes de Fer (km 1048—931)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur envisage la régularisation des 25 sections indiquées dans le tableau No 7. Les travaux envisagés doivent permettre d'obtenir une profondeur de 22 dm rapportée à l'ENR. Le plan prévoit en outre l'augmentation à 60 m de la largeur du chenal à l'époque des basses-eaux et l'accroissement à 500 m du rayon de courbure minimum.

Le volume général des travaux envisagés dans le plan se présente comme suit:

1. Dragages	35.000 m³
2. Dérochements	21.900 m³
3. Mise en place de pierres	70.000 m³

Le coût total de ces travaux s'élève à 1.160 millions de dinars
et 21 millions de lei.

Dans le cadre des travaux envisagés dans le plan, les travaux suivants ont été accomplis dans la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963:

1. Mise en place de pierres	41.167 m³
Coût total des travaux	206,964.000 dinars
	571.000 lei

En résultat des travaux exécutés, la profondeur dans le canal Iuţi, qui limite la navigation, a augmenté de 15 cm à l'étiage navigable et de régularisation.

En outre, des bâtiments ont été renfloués aux km 1019, 1006,6,1003 et 1000,1 et des essais ont été effectués en vue de l'introduction de la navigation de nuit sur la section Gura Văii.

Tableau N° 7

SECTEUR DES PORTES DE FER (km 1048—931)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés				Travaux exécutés dans la période 1961—1963	
			Dragages en 1000 m³	Dérochements en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 dinars / 1000 lei	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 dinars / 1000 lei
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Passage étroit Coronini km 1042—1040,8	Dragages pour l'augmentation des profondeurs	35	—	—	22750 1050		
2.	Passage étroit Sikolovac km 1040,2—1039,6	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	680	—	60112 136		
3.	Passage étroit Herkules km 1092,05—1031,8	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	960	—	84864 192		
4.	Canal Stenca km 1030,8—1029	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	810	—	71604 162		
5.	Canal Cozla-Doiche, Piatro-Lunga km 1011,13—1009,3	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	1320	—	116688 264		
6.	Canal Elişeva km 1003,25—1007,3	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	2300	—	20332 460		
7.	Canal Islaz-Tachtalia km 1003,1—1000,2	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	12000	—	106080 2400		
8.	Section Vrani-Svinița km 994—997,3	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	1680	—	14851,2 336		
9.	Digue longitudinale Greben km 999—993,2	Réparation des digues longitudinales	—	—	11400	91200 1824	4141	28980 —

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10.	Section Iuți-Golubinje km 987,5—986	Augmentation des profondeurs et élargissement du chenal	—	1000	—	8840 200		
		a) Réparation et exhaussement de la digue;	—	—	18006	144000 2820	12003	8162 —
		b) réparation et exhaussement des traverses;	—	—	3000	24000 480		
11.	Section Iuți-Golubinje km 988,3—985	c) rallongement de la digue longitudinale;	—	—	22700	147550 3632	18577	144322 —
		d) construction de nouvelles traverses	—	—	15000	97500 2400	6446	— 420
12.	Passage étroit Kalnik km 973,85—973,6		—	150	—	1326 30		
13.	Canal Djevrin km 950,7—949,7		—	1000	—	8840 200		
14.	Kozla-Vlas, Donji-Milanovac et Gura	Renflouement d'épaves (7 pièces)	—	—	—	105000 840	—	25500 151
15.	Section Bosnjačka-Varad km 1045,35—1042,4	Sondages de contrôle — 360.000 m²	—	—	—	2880 36		
16.	Section Varad-Sikolovac km 1042,4—1039,2	Sondages de contrôle sur le chenal des basses eaux — 250.000 m²	—	—	—	2000 25		
		Sondages avec sonde à cadre sur le chenal des eaux moyennes et hautes — 80.000 m²	—	—	—	240 24		
17.	Section Luborajdia-Herkules km 1032,9—1031,8	Sondages avec sonde à cadre — 24.000 m²	—	—	—	192 7,2		
18.	Canal Elișeva km 1007,7—1006,1	Sondages avec sonde à cadre — 175.000 m²	—	—	—	1400 52,5		
19.	Canal Izlaz-Tachtalia km 1003,4—1000,6	Sondages avec sonde à cadre — 350.000 m²	—	—	—	2800 105		
20.	Section Iuți-Golubinje km 986—984,5	Sondages en direction de la nouvelle digue longitudinale et du travers, sur 3800 m	—	—	—	1140 3,8		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
21.	Passage étroit Kalnik km 973,95—973,55	Sondages avec sonde à cadre — 24.000 m²	—	—	—	192 7,2		
22.	Canal Djevrin km 950,7—949,7	Sondages avec sonde à cadre — 48.000 m²	—	—	—	384 4,8		
23.	Canal Djevrin-Petites Portes de Fer km 951—943	a) Installation d'espars lumineux — 12 pièces;	—	—	—	12000 120		
		b) éclairage du canal de Sip;	—	—	—	55000 75		
		c) installation de signaux lumineux pour la navigation de nuit	—	—	—	8000 160		
24.	Section Ljubotina-Vodica km 980—951	Installation de signaux lumineux pour la navigation de nuit	—	—	—	8000 160		
25.		Empierrement de digues — — 75.300 m²	—	—	—	112950 753		
26.		Etude et établissement de projets techniques	—	—	—	30000 250		
			35	21900	70100	1055374 19120,5	41167	206964 571
		10% environ pour divers travaux imprévus				104626 1879,5		
		TOTAL:				1160000 21000		206964 571

8. Secteur de la République Populaire Roumaine (km 1075—170)

Secteur commun roumaino-yougoslave (km 1075—845,6)

Secteur commun roumaino-bulgare (km 845,6—375,1)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur prévoit la régularisation des 5 sections limitatives indiquées dans le tableau No 8.

L'exécution des travaux projetés prévoit l'obtention d'une profondeur de 22 dm à l'ENR.

Les travaux envisagés dans le plan se présentent comme suit:

1. Dragages	530.000 m³
2. Mise en place de pierres	93.000 m³
3. Pose de fascines	142.000 m³

Le coût total de ces travaux s'élève à 28,900.000 lei.

Le volume total des travaux accomplis du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 dans le cadre des travaux prévus dans le plan se répartit comme suit:

1. Dragages	175.560 m³
2. Mise en place de pierres	19.470 m³
3. Pose de fascines	343.000 m³

Les organismes compétents de la République Populaire Roumaine n'ont pas indiqué le coût de ces travaux.

Les travaux envisagés pour la section figurant sous point 3 (tableau No 8) n'ont pas été exécutés étant donné que l'on prévoit la construction d'une centrale hydraulique à Cernavoda.

Sur cette section, en période de basses-eaux la navigation a lieu par le bras Bala-Borcea où les profondeurs nécessaires ont été assurées par des dragages dont le volume s'élève à 100.855 m³.

En dehors desdits travaux, 59 bâtiments coulés (au total 9720 tonnes) ont été renfloués sur ce secteur du Danube au cours de la période écoulée.

Tableau № 8

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE (km 1075—170)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés				Travaux exécutés dans la période 1961—1963			
			Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Pose de fascines en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 lei	Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Pose de fascines en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 lei
1.	Caluda km 760,9—761,3 ..		150	—	—	1500	128,95	—	—	—
2.	Celeiu—Corabia km 631,7—632,0		180	—	—	1800	38,61	—	—	—
3.	Caragheorghe km 343,8—344,0		100	—	—	1000	—	—	—	—
4.	Accès dans le bassin de Plantelor km 490,2		100	40	52	14600	—	10,6	293,4	—
5.	Giurgeni Vadul Oii km 223,0—239,0		—	53	90	10000	8	8,87	49,6	—
		TOTAL:	530	93	142	28900	175,56	19,47	343,0	—

9. Secteur de la République Populaire de Bulgarie (km 845,6—375,1)

Secteur commun bulgaro-roumain

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur envisage la régularisation des 16 sections limitatives figurant dans le tableau No 9.

L'exécution des travaux envisagés dans le plan doit permettre d'obtenir une profondeur de 22 dm à l'ENR.

Le volume des dragages prévus dans le plan s'élève à 470.000 m^3.

Le volume des matériaux dragués au cours de la période écoulée se chiffre à 168.000 m^3.

D'autre part, pour obtenir les profondeurs navigables requises, le chenal a été dirigé sur ce secteur vers des sections où l'affouillement en période de basses-eaux est plus intensif.

Les profondeurs nécessaires ont donc été obtenues grâce surtout à la déviation de l'axe du chenal.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE (km 845,6—375,1)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1963			
			Dragages en 1000 m³		Coût total des travaux en 1000 leva	Dragages en 1000 m³			Coût total des travaux en 1000 leva
1.	Cioara km 588—585		130		1313				
2.	Belene Liuta km 567—561		200		1320				
3.	Brishlian km 453—450		50		330				
4.	Kosui km 425—421,5		90		594				
5.	Svistov km 556—554,4					168			
		TOTAL:	470		3557	168			

10. Secteur de l'Administration fluviale du Bas-Danube

Secteur de la République Populaire Roumaine (km 170—0)

Secteur commun roumaino-soviétique (km 134,1—79,6) (mil. 72,4—43,0)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) adopté pour ce secteur, envisage la régularisation des 5 sections limitatives indiquées dans le tableau No 10.

Les travaux projetés ont pour but de maintenir des conditions nautiques favorables pour les vaisseaux maritimes, et notamment d'entretenir une profondeur de 7,30 m.

Les grands travaux prévus dans le plan de ce secteur sont les suivants:

1. Consolidation des berges du canal de Sulina ..	45.000 m
2. Réparation d'épis	57 pièces
3. Construction de digues submersibles	1.300 m
insubmersibles	1.500 m
4. Dragages	3,135.000 m³

Le coût total de ces travaux, y compris le dragage s'élève à 73,150.000 lei; sans les travaux de dragages il atteint 53,650.000 lei.

Les travaux exécutés dans la période du 1er avril 1961 au 1er novembre 1963 dans le cadre des travaux envisagés dans le plan sont les suivants:

1. Dragages	2,579.400 m³
2. Mise en place de matelas de fascines	26.160 m²
Pose de fascines	589.700 m
3. Mise en place de pierres	139.140 m³
4. Mise en place de pieux	300 m³
	764 pièces

Le coût total de ces travaux s'élève à 72,373.000 lei.

Après l'écoulement des crues printannières en 1961 les profondeurs sur ce secteur sont tombées au-dessous des 24 pieds (7,30 m) prévus, mais elles ont été rétablies par l'exécution de travaux, ce qui a permis de créer sur ce secteur de bonnes conditions pour la navigation maritime.

Tableau № 10

SECTEUR DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DU BAS-DANUBE (km 170—0)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 1er novembre 1963

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés					Travaux exécutés pendant la période 1961—1963					
			Consolidation des berges en m	Reconstruction des épis, pièces	Construction de digues en m	Dragages en 1000 m³	Cout total des travaux en 1000 lei	Dragages en 1000 m³	Mise en place				Coût total des travaux en 1000 lei
									matelas de fascines en 1000 m²	fascines en 1000 m	pierres en 1000 m³	pieux m³ en pièces	
1.	Brăila—Tchatal d'Ismaïl km 170—79,63	Dragages	—	—	—	—	—	153,3	—	—	—	—	560,0
2.	Bras de Tulcea km 62,97—79,63 (milles 34—43)	Dragages	—	—	—	135	1000	622	—	—	—	—	4064,7
3.	Canal de Sulina km 62,97—0 (milles 34—0)	Remise en état des berges du canal	45000	—	--	—	37500	—	21,46 330,7	78,78	—	—	49666,7
		Reconstruction des épis dans le canal	—	57	—	—	1250	—	—	—	—	—	—
4.	Barre de Sulina	Construction de digues submersibles et insubmersibles	—	—	1300 1800	—	14900	—	4,7 259	60,36	300 764		13761,6
5.		Dragages	—	—	—	3000	18500	1784,4					4320,0
		TOTAL:	45000	57	1300 1800	3135	73150	2559,7	26,16 589,7	139,14	300 764		72373,0

RAPPORT

du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1963/64

En 1963/1964, le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XXI[e] session, a été accompli comme suit:

Point 1 — Editer en 300 exemplaires les Recommandations réunies relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube.

A ce point du plan de travail, l'Appareil de la Commission a édité lesdites Recommandations qui traitent le parcours navigable du Danube en les trois secteurs suivants: Regensburg—Vienne, Vienne—Brăila et Brăila—Sulina.

En ce qui concerne les perspectives de la navigation, les profondeurs au seuil des écluses limiteront, dans le fond, le développement de la navigation internationale sur ces secteurs du fleuve. Sur le secteur Regensburg—Vienne la profondeur minima adoptée pour les seuils des écluses est de 4,0 m; cette profondeur a été déterminée par les écluses des centrales hydrauliques déjà construites à Kachlet, Jochenstein, Aschach et Ybbs—Persenbeug.

Sur le secteur Vienne—Brăila, il n'y a pas d'ouvrage qui limiterait les profondeurs nécessaires pour la navigation internationale future. La profondeur adoptée dans lesdites Recommandations pour les seuils des écluses de ce secteur est de 4,5 m.

Sur le secteur Brăila—Sulina, la profondeur du chenal est de 7,3 m; cette profondeur est nécessaire pour la navigation des bâtiments maritimes.

Point 2 — Renéotyper en 100 exemplaires le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965) pour tout le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina.

L'Appareil de la Commission a dressé, multiplié et diffusé le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période, 1961—1965). Ce plan, dressé sur le base de la documentation reçue des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, a été

adopté dans son ensemble par décision de la XXIe session de la Commission du Danube.

La tâche fondamentale prévue dans le Plan est l'augmentation de la profondeur minima du chenal à au moins 18,5 dm sur le secteur Regensburg—Kachlet, au moins 20 dm sur le secteur Kachlet—Brăila et au moins 24 pieds (7,3 m) sur le secteur Brăila—Sulina; ces profondeurs sont rapportées à l'étiage navigable et de régularisation.

Point 3 — Publier en 200 exemplaires le profil en long du parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina après en avoir achevé l'établissement et l'avoir complété par les données sur le bas-niveau et le haut-niveau navigables sur le secteur en amont de Devin, calculés sur la base des débits d'eau et dans les mêmes conditions que les niveaux calculés pour le secteur en aval de Devin.

A ce point du plan de travail, l'Appareil de la Commission a, conformément aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, calculé les bas et hauts niveaux navigables d'après les stations hydrométriques Schwabelweis, Hofkirchen, Linz, Stein—Krems et Vienne—Reichsbrücke — désignées à cet effet par la XXIe session de la Commission du Danube — sur la base des débits d'eau, et a porté ces niveaux sur le profil en long du Danube.

Les données des stations hydrométriques intermédiaires du secteur autrichien ont été reçues de la part des organes compétents de la République d'Autriche. Pour les stations hydrométriques intermédiaires du secteur de la République Fédérale d'Allemagne, l'Appareil a obtenu les données pour le calcul des niveaux navigables par la méthode d'interpolation.

Le profil en long du Danube, qui couvre toute la partie navigable du fleuve de Regensburg à Sulina, a été imprimé et diffusé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 4 — Sur la base du formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube:

a) *dépouiller les données pour 1962 et les tirer en 80 exemplaires comme matériel de travail de la Commission du Danube;*

b) *entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1963.*

a) L'Appareil de la Commission a reçu de la part de la majorité des Etats danubiens les données nécessaires fournies selon la fiche de seuil adoptée.

Les organes compétents de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie ont envoyé des données caractéristiques d'après lesquelles en 1962 les profondeurs sur les seuils du secteur yougoslave ne sont pas tombées au-dessous de 20 dm à l'étiage navigable et de régularisation.

Les organes compétents de la République Fédérale d'Allemagne ont envoyé une communication sur l'état du lit sur le secteur de la République Fédérale d'Allemagne.

L'Administration fluviale des Portes de Fer a informé qu'après l'exécution des travaux de régularisation la profondeur atteint 19 dm à l'ENR sur la section limitative du canal de Iuți.

Le tableau ci-après présente, selon les données fournies par les Etats danubiens d'après la fiche de seuils adoptée, la durée en jours des profondeurs minima critiques (sans glace) relevées en 1962.

Secteur du Danube	Profondeur effective en dm										
	<25	<24	<23	<22	<21	<20	<19	<18	<17	<16	<15
Secteur allemand	..	..	..	..	..	132	124	112	99	93	78
Secteur autrichien	..	..	..	92	92	89	82	73	59	42	18
Secteurs austro-tchécoslovaque, tchécoslovaque et tchécoslovaco-hongrois ..	118	117	112	111	110	107	101	89	66	31	14
Secteur hongrois	110	110	107	105	99	90	83	72	53	42	31
Secteur yougoslave	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Secteur des Portes de Fer .	91	84	78	75	69	63	46	35	30	25	19
Secteurs bulgaro-roumain et roumain	85	83	81	76	65	36	18	—	—	—	—

.. Pas de donnée.
— Des profondeurs inférieures à 18 dm n'ont pas été relevées.

En outre l'Appareil de la Commission a préparé un projet d'instruction pour la présentation des données dans la fiche de seuil adoptée pour le Danube et l'a soumis à l'examen de la réunion d'experts pour les questions techniques. Au cours des débats, la réunion d'experts a jugé qu'il serait utile d'examiner à la réunion du groupe de travail pour les questions nautiques, qui sera formé à la XXII[e] session, l'opportunité d'envoyer à l'Appareil de la Commission du Danube les données sur les profondeurs minima des seuils limitatifs quand la largeur du chenal tombe à des limites où la navigation par alternat est encore possible, afin de permettre à la navigation de mieux utiliser les profondeurs sur les seuils et d'augmenter en conséquence le degré d'utilisation de la capacité de charge des bâtiments.

Par ailleurs, la réunion a examiné la méthode de dépouillement des données contenues dans la publication « Fiches des seuils du Danube en 1962 » et a jugé qu'avec quelques précisions portant sur le caractère technique de l'édition, cette forme de publication pourrait être adoptée comme modèle pour les publications futures.

b) En 1963, l'appareil a demandé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les données pour 1963 et a entrepris le dépouillement des données reçues.

Point 5 — Achever le rassemblement des données sur le régime des glaces du secteur Regensburg—Gönyü et poursuivre l'élaboration du rapport sur le régime des glaces de ce secteur, qui tient compte de l'influence des centrales hydrauliques construites ou en voie de construction.

A ce point du plan de travail l'Appareil de la Commission a demandé l'envoi des données au sujet du régime des glaces sur le secteur Regensburg—Gönyü. Une partie des données a déja été envoyée.

Lors du dépouillement des données, il a été trouvé qu'il ne serait pas utile de les indiquer séparément par station hydrométrique et par secteur, comme cela a été fait dans le rapport « Sur le régime des glaces du Danube de Devín à Sulina » édité par la Commission du Danube en 1959.

Au cours de la réunion d'experts pour les questions techniques, les experts de la République Populaire Hongroise ont déclaré que le plan de travail de l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique envisage la publication, d'ici la fin de 1964, d'un ouvrage scientifique sur le régime des glaces du Danube qui contiendra une analyse statistique des données du secteur Regensburg—Sulina ainsi que celle de l'influence de l'éclusage du fleuve sur le régime des glaces. En même temps, la délégation hongroise a déclaré qu'en connexion avec le point 5 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, elle est prête à transmettre cet ouvrage à la Commission en vue de son utilisation et de sa publication dans les langues officielles de la Commission du Danube.

Point 6 — Diffuser à tous les Etats danubiens, pour étude, le projet de propositions concrètes au sujet des mesures d'ordre pratique à adopter dans la lutte contre les glaces, après sa réception de la part des organismes compétents de la République Populaire Hongroise, et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions techniques.

Les propositions de la République Populaire Hongroise sur les mesures à adopter pour l'amélioration du régime des glaces du Danube et pour la lutte contre les glaces, ont été diffusées à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Conformément au plan de travail de la Commission du Danube, elles ont été examinées à la réunion d'experts pour les questions techniques, tenue du 20 au 24 janvier 1964.

Après avoir débattu ces propositions, la réunion d'experts en a adopté les trois premiers points avec quelques amendements de rédaction. En ce qui concerne le point 4, la réunion a chargé l'Appareil de demander aux organes compétents des Etats danubiens d'envoyer leurs observations à ce sujet avant le 1er avril 1964, et de soumettre les observations reçues à l'examen de la session ordinaire de la Commission du Danube.

Point 7 — Rassembler les propositions des Etats danubiens en vue de l'établissement d'un projet de nouvelle liste des stations hydrométriques principales du secteur en aval de Devín pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base des débits d'eau. Soumettre cette nouvelle liste des stations hydrométriques principales à l'examen de la XXII^e session de la Commission du Danube.

L'Appareil de la Commission a reçu de la part de tous les Etats danubiens les propositions demandées pour l'établissement de la nouvelle liste des stations hydrométriques principales.

Sur la base des propositions reçues, l'Appareil a dressé une nouvelle liste des stations et l'a soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions techniques, tenue du 20 au 24 janvier 1964, dans le cadre du point « Divers » de l'ordre du jour de la réunion.

La réunion d'experts a recommandé d'inclure dans la liste présentée les stations hydrométriques Oriahovo et Somovit et a jugé qu'il serait opportun d'adopter pour le calcul de l'ENR une période de 40 ans, de 1924 à 1963, et d'achever le calcul du nouvel ENR jusqu'à fin 1965, afin de pouvoir l'appliquer sur le Danube dès le début de 1966.

Point 8 — Entreprendre le rassemblement des données des stations hydrométriques principales effectuant le jaugeage des débits d'eau, entamer le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau relevés en 1924—1965.

Entrependre le rassemblement des données des stations hydrométriques intermédiaires n'effectuant pas le jagueage des débits d'eau, en vue de la détermination de l'ENR par la méthode d'interpolation des débits équivalents et des niveaux dans le profil en long, ainsi que sur la base du module du débit d'eau rapporté à l'ENR.

A ce point du plan de travail, l'Appareil de la Commission a reçu les données demandées de la part de tous les Etats danubiens; celles-ci englobent la période jusqu'à fin 1962. Etant donné la période de calcul recommandée par la réunion d'experts pour les questions techniques et indiquée dans le point précédent, il faudra demander des données supplémentaires pour 1963 afin de pouvoir accomplir la tâche en question jusqu'à fin 1965.

Point 9 — Elaborer un projet de Questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires à l'étude du bilan du débit d'eau du Danube, en tenant compte de la déviation des eaux pour l'irrigation, l'industrie, l'approvisionnement en eau et pour d'autres fins, ainsi que de la construction de bassins de retenue, de centrales hydrauliques et autres ouvrages hydrotechniques exerçant une influence sur la navigation et le régime des débits d'eau. Établir les dates auxquelles des changements du bilan du débit d'eau sont attendus, en tenant compte des besoins de la navigation et des perspectives de son développement.

L'appareil de la Commission a préparé un projet de questionnaire qu'il a envoyé à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, en les priant de lui faire parvenir leurs observations et propositions sur ce projet. Les réponses reçues ont été de nouveau diffusées aux pays danubiens. Afin de faciliter le travail de la réunion d'experts pour les questions techniques, l'Appareil de la Commission a dressé un tableau synoptique des observations et propositions parvenues ainsi qu'un nouveau projet de questionnaire généralisant ces observations et propositions.

La réunion d'experts a débattu le nouveau projet de questionnaire et le tableau comparatif des propositions des Etats danubiens.

En conclusion, la réunion d'experts propose que la session ordinaire de la Commission du Danube d'approuver ce questionnaire après qu'il aura été examiné et éventuellement complété au sein du groupe de travail pour les questions techniques et de recommander aux Etats danubiens d'envoyer à l'Appareil de la Commission les données prévues dans le questionnaire.

Point 10 — Etablir sur la base de la documentation reçue des Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales, une information sur l'entretien du chenal du 1er avril 1962 au 1er novembre 1963 et une information sur le déroulement de l'exécution des travaux de la première période (1961—1965) du Plan des grands travaux sur le Danube au cours de la période écoulée, et les soumettre à l'examen de la XXIIe session de la Commission.

L'Appareil de la Commission a reçu de la part des tous les Etats danubiens et des Administrations fluviales spéciales la documentation demandée et a dressé sur la base des données reçues l'information sur l'entretien du chenal. Cette information couvre la période du 1er avril 1962 au 1er novembre 1963 et reflète la situation en ce qui concerne les gabarits de chenal envisagés et obtenus par rapport à l'étiage navigable et de régularisation, le volume des travaux exécutés afin de maintenir et d'améliorer les conditions de navigation sur le chenal, contient des renseignements sur le balisage, la visibilité réciproque entre les signaux de balisage sur les divers secteurs, les travaux hydrométriques, etc. L'information, établie selon le schéma adopté par la Commission du Danube, a été ronéotypée et diffusée à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera soumise à l'examen de la XXIIe session de la Commission.

Exécutant la deuxième partie de ce point du plan de travail, l'Appareil de la Commission a préparé, sur la base des données incluses dans les informations sur l'entretien du chenal, une information sur les travaux de la première période (1961—1965) de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube accomplis au cours de la période du1er avril 1961 au 1er novembre 1963.

Cette information traite également des gabarits effectifs et des gabarits envisagés — notamment des profondeurs —, du volume des travaux projetés et exécutés pour l'amélioration des conditions de la navigation ainsi que des investissements effectués dans ce but.

L'information ronéotypée a été diffusée à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et sera soumise à la XXIIe session.

Point 11 — Soumettre à la XXIIe session de la Commission du Danube une information sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie, et préparer une information sur l'obtention des profondeurs d'au moins 25 dm sur tout le parcours du Danube, compte tenu des informations de tous les Etats danubiens.

A ce point du plan de travail, l'Appareil de la Commission a demandé

les propositions des organes compétents de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie au sujet du terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm sur le secteur yougoslave du Danube. Au moment de l'établissement du présent Rapport, l'appareil n'a pas encore reçu de réponse à ce sujet et par conséquent les données sur le terme de l'obtention d'une profondeur d'au moins 25 dm ne comportent pas de changement par rapport à celles qui ont été présentées dans l'information à la XXI[e] session.

Point 12 — *Convoquer du 20 au 24 janvier 1964 une réunion d'experts pour les questions techniques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:*

a) *Examen du projet d'instruction pour la présentation des données selon le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube.*

b) *Examen du projet de Questionnaire pour le rassemblement des données en vue de l'étude du bilan du débit d'eau, élaboré sur la base des propositions reçues des Etats danubiens.*

c) *Examen du projet de proposition au sujet des mesures d'ordre pratique à adopter dans la lutte contre les glaces.*

La réunion d'experts des Etats danubiens a examiné tous les points figurant à son ordre du jour à titre d'orientation. En outre, elle a adopté un point « Divers », dans le cadre duquel elle a écouté l'information de l'Appareil de la Commission au sujet de l'établissement d'une nouvelle liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau et la communication de la délégation hongroise sur la préparation d'un ouvrage scientifique sur le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina, ainsi que sa déclaration selon laquelle elle est prête de mettre cet ouvrage à la disposition de l'Appareil de la Commission.

Les débats de la réunion d'experts et les résultats de ses travaux figurent dans le rapport doc. CD/SES 22/40 et sont reflétés sous les points 4, 6, 7, 8, et 9 du présent rapport.

Point 13 — *Entreprendre la réédition de la carte générale du Danube; fixer son tirage en accord avec les organes compétents des Etats danubiens et les Administrations spéciales.*

A ce point les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales ont communiqué à l'Appareil le nombre d'exemplaires de carte générale du Danube demandés.

Sur la base des conditions techniques communiquées pour l'édition et du nombre d'exemplaires demandés, l'Institut cartographique (Budapest) a effectué une évaluation du prix d'impression de la carte. Le schéma de la carte à publier et les conditions techniques de son impression ont été envoyés aux Etats danubiens avec la communication du prix de l'édition et la prière de faire connaître leurs avis à ce sujet.

Après l'établissement de la carte de base, l'appareil portera sur cette carte les noms des villes, des localités, des rivières, des ponts etc. selon le

schéma adopté et la transmettra à l'Institut cartographique qui pourra commencer l'impression. La carte générale du Danube paraîtra fin 1964.

Point 14 — Rédiger et remettre à l'imprimerie le Routier du Danube: faire paraître le texte russe en..... exemplaires et le texte français en.....* exemplaires.*

A ce point du plan de travail l'appareil de la Commission a, conformément au schéma examiné au cours de la XXI[e] session de la Commission du Danube, rédigé la documentation reçue pour le Routier. Le texte russe des cinq premiers chapitres, ainsi qu'une annexe, qui devaient encore être concertés, ont été envoyés aux Etats danubiens. Après réception des réponses et des observations, l'Appareil a poursuivi son travail de rédaction. Les observations au texte français, qui sera envoyé aux pays ultérieurement, pourront être introduites au cours de la correction des épreuves typographiques.

L'Appareil de la Commission a établi en commun avec la typographie le schéma technique de l'édition et le plan de l'ouvrage en question. Le plan, le prix de l'impression et le tirage ont été concertés avec les Etats danubiens.

Ayant en vue la nécessité de réaliser des économies et prenant en considération les indications quant à la réduction des frais d'édition des publications de la Commission du Danube, il a été proposé aux pays d'examiner l'opportunité de faire paraître les textes russe et français du Routier en un seul volume.

Sur la base des réponses reçues, l'appareil a achevé la rédaction du Routier et en a transmis le texte à la typographie.

Point 15 — Préparer pour réédition et remettre à l'imprimerie la carte de pilotage du Danube du km 1880 (Devin) au km 1433 (Mohács) établie à l'échelle de 1:10.000; faire paraître cette carte en..... exemplaires sous forme d'album, et en.....* exemplaires sous forme de dépliant.*

L'Appareil de la Commission a reçu de la part des Etats membres les renseignements sur le nombre de cartes de pilotage demandé en plus des 300 exemplaires fixés par la session pour chaque pays.

Après communication par la typographie du prix approximatif de l'impression, l'Appareil de la Commission s'est de nouveau adressé aux Etats danubiens afin que leurs organes compétents lui communiquent le nombre définitif de cartes qui leur serait nécessaire.

Sur la base de la documentation et des réponses reçues de la part des Etats danubiens, l'Appareil de la Commission a préparé la documentation supplémentaire nécessaire à l'édition de la carte et l'a remise à la typographie.

* Le tirage doit être établi après consultation des Représentants des pays membres de la Commission du Danube.

Point 16 — Entreprendre le rassemblement de la documentation cartographique pour la réédition de la carte de pilotage du Danube couvrant le secteur du km 1433 au km 845,65.

L'Appareil de la Commission a demandé aux organes compétents yougoslaves de lui envoyer la documentation cartographique du secteur du Danube situé entre les km 1433 et 845,65 (à l'exclusion du secteur des Portes de Fer) selon le schéma approuvé par la XXI[e] session de la Commission du Danube pour la publication des cartes de pilotage, et les a priés notamment de lui faire parvenir la première partie de la documentation jusqu'à fin 1963 et la deuxième jusqu'à fin 1964.

Les organes compétents yougoslaves ont communiqué que toute la documentation cartographique sera transmise à l'Appareil pour la fin de 1964.

Point 17 — Sur la base de la documentation reçue de la part des Etats danubiens et généralisant l'expérience acquise dans le domaine de l'installation des signaux de balisage et dans celui du balisage des sections les plus caractéristiques du Danube, achever l'élaboration du projet d'Instruction au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube, en vue de son examen en réunion d'experts pour les questions nautiques.

Conformément aux indications de la XXI[e] session de la Commission du Danube, l'Appareil de la Commission a prié les Etats danubiens de lui faire parvenir la documentation supplémentaire dont ils disposaient afin de pouvoir achever l'élaboration du projet d'instruction.

Se basant sur le schéma élaboré par la réunion d'experts pour les questions nautiques tenue en septembre 1962, l'Appareil de la Commission a élaboré un nouveau projet d'instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage du Danube. Dans ce travail, l'Appareil s'est essentiellement servi de la documentation envoyée par quelques pays danubiens, du Système de balisage uniforme adopté par la XIX[e] session de la Commission du Danube et du projet de Code Européen des voies de navigation intérieures.

Par ailleurs, l'Appareil de la Commission a élaboré des schémas pour les dimensions des signaux côtiers. Dans l'établissement de ces schémas formant annexe au projet d'instruction, l'Appareil a conservé les formes des signaux adoptés dans le Système de balisage uniforme du Danube et a tenu compte des propositions et observations reçues des Etats danubiens.

Le projet d'instruction a été envoyé en dû temps à tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et soumis à l'examen de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée des questions nautiques, tenue en septembre 1963.

Lors de l'examen du projet, les experts y ont introduit des précisions et des compléments et ont exprimé le désir que l'Appareil de la Commission complète ce projet par des dispositions au sujet des réflecteurs radar installés sur les signaux et par un chapitre traitant du balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts.

Conformément aux désirs formulés par la réunion d'experts, l'Appareil de la Commission a élaboré deux nouveaux chapitres au projet d'instruction et après avoir introduit dans le projet les précisions et les compléments présentés par les experts, l'a envoyé aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Sur la base des conclusions de la réunion d'experts, le projet d'instruction sur le mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme du Danube sera soumis à l'examen de la XXII[e] session de la Commission.

Point 18 — Achever, sur la base des propositions reçues des Etats danubiens, l'établissement du projet d'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés aux stations de signalisation sur le Danube, en vue de son examen à la XXII[e] session de la Commission du Danube.

A ce point du plan de travail, l'Appareil de la Commission a demandé aux organes compétents des Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de lui fournir des renseignements et des propositions concernant l'application des principes fondamentaux de l'unification des signaux, sur la base desquels il pourrait accomplir la tâche qui lui a été confiée.

Les Etats danubiens et les Administrations fluviales spéciales, sur les secteurs desquels fonctionnent des stations de signalisation réglementant le passage des bâtiments, ont fait parvenir à l'Appareil de la Commission du Danube des renseignements sur le sujet traité.

Il découle des réponses reçues de l'Autriche, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration fluviale du Bas-Danube que les signaux employés aux stations de signalisation situées sur leurs secteurs répondent aux signaux et aux principes fondamentaux de l'unification de la signalisation élaborés par la réunion d'experts pour les questions nautiques qui s'est tenue en septembre 1962 (doc. CD/SES 21/24, chapitre III).

Les organes compétents de la Tchécoslovaquie ont communiqué que deux stations de signalisation flottantes ont été mises en service en1962 en commun avec les organes compétents hongrois pour régler le passage des bâtiments en période de basses eaux sur le secteur de seuils Hrušov—Gönyü (km 1841,5—1791); les signaux de ces stations ne correspondent pas entièrement aux signaux fondamentaux prévus pour l'unification. Mais il ne serait pas économique de reconstruire le système de signalisation de ces stations, étant donné qu'elles cesseront de fonctionner après la construction de la centrale hydraulique Gabčikovo—Nagymaros.

L'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer a communiqué qu'il ne serait pas économique d'introduire un nouveau système de signalisation sur ce secteur, car avec la construction d'une centrale hydraulique aux Portes de Fer, les conditions de la navigation modifieront et nécessiteront l'introduction d'un nouveau système de signalisation qui pourrait être basé sur les signaux unifiés.

Tenant compte des circonstances susmentionnées, il n'a pas été pos-

sible d'achever l'établissement du projet de l'unification des signaux, et la solution de ce problème est soumise à l'examen de la XXII[e] session de la Commission.

Point 19 — Après réception de la part des organes compétents de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie d'un projet de propositions concrètes relatives aux radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube, le diffuser, pour étude, à tous les Etats danubiens membres de la Commission du Danube et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques.

A ce point l'Appareil de la Commission a reçu de la part des organes compétents de la Yougoslavie des propositions pour le projet de radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube. Ces propositions ont été diffusées en dû temps à tous les Etats danubiens.

Sur la base des données reçues antérieurement de la part des Etats danubiens, l'Appareil a dressé une liste de toutes les installations de radio existantes et envisagées à bord des bâtiments et sur la rive, et servant les besoins de la navigation internationale, en indiquant les données caractéristiques des stations.

Les deux documents ont été soumis à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques tenues en septembre 1963.

La réunion d'experts a examiné le projet de propositions et l'information écrite supplémentaire présentés par les organes compétents de la Yougoslavie. En outre, deux notes du représentant du Comité d'Enregistrement des Fréquences (U. I. T.) au sujet de la règlementation des radiocommunications dans la navigation sur le Danube ont été également diffusées aux participants à la réunion.

Les experts ont été d'avis qu'il serait opportun de maintenir le système de radiocommunications existant actuellement dans les Etats danubiens. Néanmoins, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, ils ont jugé qu'il serait utile de convoquer une réunion d'experts des Etats danubiens avec la participation de spécialistes des organes compétents dont relèvent les questions d'utilisation des radiocommunications et des fréquences. La tâche de cette réunion serait d'examiner et d'étudier les aspects techniques et économiques du problème en question.

Point 20 — Entreprendre l'étude de la question de la possibilité de l'introduction du Code européen des voies navigables intérieures (CEVNI) sur le Danube.

Après avoir étudié la documentation reçue de la CEE de l'ONU, l'Appareil de la Commission a dressé un tableau comparatif des dispositions contenues dans les « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube » et des dispositions du « Code Européen des voies navigables intérieures ».

Etant donné qu'il y a des divergences de principes entre les deux règlements de navigation, et que la solution de ces questions relève de la

compétence des Etats danubiens, l'Appareil de la Commission soumet ce problème à l'examen de la XXII[e] session de la Commission du Danube en vue de l'adoption d'une décision quant à la poursuite du travail dans ce domaine.

Point 21 — Convoquer du 30 septembre au 8 octobre 1963 une réunion d'experts pour les questions nautiques, hydrométéorologiques et douanières; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:

a) *Examen du projet d'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage.*

b) *Examen du projet de propositions concrètes au sujet des radio-communications des bâtiments naviguant sur le Danube.*

c) *Examen du projet de Dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.*

d) *Examen du projet d'un schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de plus de 60%, pour les besoins de la navigation.*

e) *Examen du projet de Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête, ainsi que du projet de Code pour leur transmission.*

La réunion d'experts des Etats danubiens a examiné tous les points figurant à son ordre du jour à titre d'orientation.

Les débats sur les questions traitées et les résultats obtenus figurent dans le rapport de la réunion (doc. CD/SES 22/42) et sont reflétés aux points 17, 19, 25, 26 et 37 du présent rapport.

Point 22 — Rédiger et publier en 200 exemplaires l'Annuaire hydrologique pour 1962.

Sur la base des données reçues au sujet des niveaux et des débits d'eau, des températures de l'eau et de l'air, des glaces et des précipitations, enregistrées en 1962, l'Appareil de la Commission a dressé pour l'Annuaire hydrologique en question 202 tableaux et 14 graphiques d'après les stations hydrométriques principales situées sur le Danube et ses affluents Inn, Drava, Tisza, Sava et Velika Morava.

L'Annuaire hydrologique pour 1962, qui comprend le profil en long du Danube, a été établi et rédigé selon le schéma des annuaires déjà parus.

Le manuscrit de l'Annuaire hydrologique pour 1962, qui a été remis à la typographie en octobre 1963, est paru au début de 1964; il a été diffusé à tous les Etats danubiens.

Point 23 — Achever le dépouillement de la documentation pour les deuxième et troisième chapitres de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube. Rassembler la documentation nécessaire et entreprendre l'élaboration du texte du quatrième chapitre de l'Ouvrage.

Ayant achevé le dépouillement de la documentation pour les chapitres II et III de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube, l'Appareil a dressé avec grande attention chaque tableau et graphique vu que les données dont disposent les pays danubiens sur les divers éléments hydrologiques couvrent différentes périodes d'observation; pour les niveaux d'eau ces données se rapportent à une période de 40 ans et pour les autres éléments à une période de 20 ans. En outre, vu que l'ouvrage de référence sera édité par photocopie, il a fallu calculer les dimensions de chaque tableau séparément. En dehors du texte, l'Appareil a préparé 38 graphiques pour le chapitre II de l'Ouvrage de référence. Le chapitre III comprend 192 tableaux et 197 graphiques présentant pour une longue période d'années les données caractéristiques sur les niveaux et les débits d'eau, les alluvions en suspension et les températures de l'eau.

L'Appareil a reçu de la part de la Bulgarie, de la Yougoslavie, de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche ainsi que des organes compétents de la République Fédérale d'Allemagne la documentation nécessaire pour le quatrième chapitre qui traite de la vitesse du courant à différents niveaux d'eau. Il n'a pas été nécessaire de demander ces données à l'Union Soviétique.

L'Appareil de la Commission a entrepris le dépouillement de cette documentation et achèvera l'établissement du quatrième chapitre après réception des données de la part des autres pays.

On envisage d'achever le travail sur l'Ouvrage de référence et de le remettre à la typographie en septembre 1964.

Point 24 — Introduire dans les « Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube » les modifications et les compléments approuvés par la XXI^e session de la Commission; éditer ce texte et le diffuser à tous les Etats danubiens.

Par décision de la XXI^e session, la Commission du Danube a recommandé aux services hydrométéorologiques compétents des Etats danubiens de cesser la transmission journalière des données sur les précipitations d'après les codes et la liste des stations hydrométriques formant le réseau d'information inclus dans les Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et de transmettre les données sur les quantités des précipitations décadaires selon le nouveau code, et la nouvelle liste complétée des stations météorologiques.

Après réception des données complémentaires, l'Appareil de la Commission a pu établir en mai 1963 les Modifications et compléments aux Recommandations relatives à la poursuite de la coordination des observations et du service hydrométéorologiques sur le Danube. Ce document est paru fin septembre et a été diffusé à tous les Etats danubiens.

Point 25 — Préparer le projet d'un schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de plus de 60% et, après son examen en réunion d'experts, le soumettre à l'approbation de la XXII^e session de la Commission.

Les informations reçues de la part de tous les Etats danubiens au sujet des méthodes appliquées dans l'établissement, à titre d'essai, des prévisions à courtes échéances des niveaux d'eau ont servi de base à l'Appareil de la Commission lors de l'élaboration des propositions pour l'unification de la forme de publication des prévisions des bas niveaux d'eau. Au cours de l'établissement dudit projet l'Appareil a tenu compte du fait que les prévisions hydrologiques garanties pour les niveaux d'une durée de 60 à 100% peuvent avoir un intérêt particulier au point de vue des besoins de la navigation. Les échéances des prévisions garanties ne sont pas identiques pour tous les secteurs du Danube; elles diminuent de l'aval vers l'amont de 10 à 2 jours. Des valeurs garanties identiques pour tous les secteurs du Danube et allant jusqu'à 30 cm ont été proposées pour la période des basses eaux.

L'Appareil de la Commission a élaboré un projet de code unifié pour la transmission par les Etats danubiens des prévisions garanties des niveaux d'eau sur le Danube.

Le projet du schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation, élaboré par l'appareil de la Commission, a été examiné et approuvé par la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

Point 26 — Elaborer un projet de Recommandations relatives à l'établissement des avis sur les phénomènes hydrométéorologiques dangereux pour la navigation et, après l'avoir examiné en réunion d'experts, le soumettre à la XXII^e session de la Commission. Dans l'établissement du Code de transmission des avis de tempête, utiliser les codes météorologiques de l'Organisation Météorologique Mondiale.

Lors de l'élaboration du projet de Recommandations sur le mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube, l'Appareil de la Commission disposait seulement de la liste des phénomènes de tempête dangereux pour la navigation qui avait été adoptée par la XXI^e session. Le problème de la communication des avis de tempête aux bateliers est un problème nouveau, car il n'existe pas encore sur les fleuves internationaux de système unifié pour la communication des avis de tempête. Dans l'établissement du projet en question l'Appareil de la Commission s'est basé sur la pratique acquise dans quelques secteurs du Danube et sur les ouvrages au sujet des méthodes utilisées dans ce domaine sur le mer, les lacs et les bassins de retenue.

En élaborant le code de transmission des avis de tempête inclus dans le projet de Recommandations, l'Appareil de la Commission s'est fondé sur les principes formant la base des codes de l'Organisation Météorologique Mondiale.

Le projet de Recommandations sur le mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube, élaboré par l'Appareil de la Commission, a été examiné et adopté par la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

En même temps la réunion a recommandé à l'Appareil de la Commission de recueillir auprès des organes des pays danubiens les données pour l'établissement de la liste des stations de radio qui transmettront des avis de tempête. Jusqu'à présent des données sont parvenues de la part de la Roumanie, de la Yougoslavie, de la République Fédérale d'Allemagne, et une réponse a été reçue de la part de l'Autriche.

Point 27 — Recueillir auprès des organes compétents des Etats danubiens des rapports sur la méthode d'établissement des prévisions hydrométéorologiques sur le Danube, en vue de leur examen, en 1964, en réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

Sur la base de la décision de la XXI[e] session et tenant compte de ce que l'échange d'expérience entre les Etats danubiens dans les questions liées à la méthodologie de l'établissement des prévisions hydrologiques peut jouer un rôle important dans l'amélioration des prévisions à courte échéance sur le Danube, l'Appareil de la Commission s'est adressé aux Etats danubiens avec la prière de bien vouloir lui envoyer des rapports sur cette question et traitant aussi

— de la forme des prévisions hydrologiques publiées pour les besoins de la navigation;
— des éléments fondamentaux constituant la base de la méthode de l'établissement des prévisions hydrologiques pour divers fleuves et points fluviaux concrets;
— des relations empiriques, des graphiques ou équations pour chaque méthode utilisée;
— de l'échéance et de l'exactitude des prévisions publiées;
— des méthodes d'appréciation des prévisions;
— des suggestions quant à la poursuite des recherches dans ce domaine afin de mieux servir les besoins de la navigation.

Jusqu'à présent l'Appareil a reçu la documentation en question de la part des représentants de la Roumanie, de la Bulgarie, de la Yougoslavie, de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, et une réponse est parvenue de la part du représentant de l'Autriche.

L'Appareil de la Commission a entrepris l'étude de la documentation reçue.

Point 28 — Poursuivre la diffusion aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

Les prévisions mensuelles des niveaux sur le Danube d'après les stations hydrométriques principales ont été régulièrement diffusées à

tous les Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, sauf pendant la période d'hiver.

L'Appareil a également poursuivi l'enregistrement des bulletins transmis par radio au sujet des éléments observés par les stations hydrologiques principales du Danube.

Les données sur les niveaux ont été inscrites dans un registre et ont servi à l'établissement des graphiques de la variation des niveaux d'eau en 1963.

Point 29 — Préparer et publier, sur la base du nouveau Questionnaire statistique, l'Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1962, en 400 exemplaires.

Le passage à un nouveau système plus large de relevé statistique et l'édition de l'Annuaire statistique sur la base du nouveau Questionnaire a fait surgir de grandes difficultés devant l'Appareil. L'édition de l'Annuaire était prévue pour le milieu de l'année 1963, et c'est pourquoi l'Appareil avait demandé de lui faire parvenir les données statistiques relatives à l'année 1962 au plus tard pour le 1er mai 1963. Les données nécessaires ont été fournies au cours du mois de mai par l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie et les organes compétents de la République Fédérale d'Allemagne, au cours du mois de juin par l'Union Soviétique, en juillet par la Roumanie. La comparaison de ces données en vue de leur coordination a fait ressortir la nécessité d'une vérification et précision supplémentaires de la part des organes compétents des pays danubiens, vu les grandes divergences entre les données sur le mouvement des marchandises entre les pays ainsi qu'entre les données présentées par certains pays d'après les formulaires. Pour cette raison l'Appareil s'est vu obligé, à la fin de juillet 1963, de s'adresser de nouveau aux représentants pour leur demander une vérification complémentaire et la précision éventuelle des données fournies précédemment. Les dernières corrections à ces données sont parvenues à l'Appareil en avril de cette année. Ce n'est qu'après cette date que l'Appareil a pu élaborer les tableaux synoptiques de l'Annuaire dans leur forme définitive et remettre le manuscrit à la typographie.

Point 30 — Tenir les consultations nécessaires, concertées avec les organes compétents des Etats danubiens, au sujet de la coordination, à la lumière du nouveau Questionnaire, des données statistiques présentées par eux sur le trafic-marchandises sur le Danube en 1962.

Sur l'invitation des organes compétents yougoslaves un fonctionnaire de l'Appareil de la Commission du Danube a rendu visite en novembre 1963 à l'Institut Fédéral de Statistiques de la RSF de Yougoslavie, où des consultations ont été tenues pour préciser et coordonner les données statistiques présentées pour l'Annuaire Statistique de 1962.

Point 31 — Préciser avec les organes compétents des Etats danubiens les données statistiques fournies antérieurement à la Commission du Danube sur le trafic-marchandises et devant être publiées dans l'Ouvrage de référence statistique couvrant une période de 12 ans, en vue de leur coordination pour tout le Danube.

L'Appareil a dressé des tableaux des données statistiques relatives au trafic-marchandises sur le Danube présentées en son temps par les pays danubiens, en vue de leur publication dans l'Ouvrage de référence statistique pour une période de 12 ans. Il les a envoyés au pays danubiens pour vérification et précision et pour complètements éventuels.

Point 32 — Achever la rédaction de l'Ouvrage de référence statistique couvrant une période de 12 ans (1950—1961), et le remettre à l'imprimerie pour le faire paraître en 300 exemplaires.

Vu que les données reçues par la Commission et relatives aux années précédentes, n'ont pas été corrigées en son temps et afin de faciliter la vérification de ces données sur la base de la documentation se trouvant sur place, l'Appareil a procédé à la ventilation de toutes les données pour la période de 12 ans afin de les présenter sous forme de tableaux synoptiques et comparatifs. Etant donné le volume de ce travail et les difficultés qui ont surgi au cours de la préparation à l'édition de l'Annuaire pour 1962 (point 29 du Plan), l'Appareil n'a pu envoyer aux pays le matériel préparé que peu avant la session.

Dès l'arrivée des données précisées, l'Appareil procèdera à la rédaction définitive de l'Ouvrage de référence et le remettra à la typographie.

Point 33 — Préparer, après la réception des données statistiques sur le trafic-marchandises en 1962, une information sur la méthode de regroupement des données reçues de la part de la Yougoslavie, de l'Autriche et de la République Fédérale d'Allemagne par rapport à la classification statistique des marchandises adoptée par la Commission du Danube.

Sur la base des données reçues de l'Autriche, de la Yougoslavie et des autorités compétentes de la République Fédérale d'Allemagne, l'Appareil a dressé les tableaux des marchandises dont la classification ne correspond pas à la classification de la Commission du Danube. Sur la base de ces tableaux ont été comparées les classifications de la Commission du Danube et de la CEE afin de déterminer l'affinité entre ces marchandises et les marchandises analogues figurant dans les groupes de classification de la Commission du Danube. Cela permet le regroupement des données reçues de la part de ces pays en 11 groupes au lieu de 20, conformément à la classification de la Commission du Danube, et d'assurer la comparabilité des données statistiques pour l'ensemble du Danube. L'information de l'Appareil de la Commission du Danube relative à cette méthode de regroupement des données statistiques a été présentée à la réunion d'experts

chargée de l'examen des questions statistiques en décembre 1963, qui en a pris note.

Point 34 — Compléter l'information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube par les données reçues des Etats danubiens et la leur envoyer jusqu'au 1er avril 1963.

En conformité avec ce point du Plan de travail l'Appareil de la Commission a envoyé en mars 1963 à tous les pays danubiens l'Information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube, qui a été complétée par les données de base reçues en son temps des organes compétents des pays danubiens.

Point 35 — Elaborer un projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube; le concerter avec les organes compétents des Etats danubiens et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions statistiques.

L'Appareil de la Commission a élaboré un projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube et l'a envoyé aux pays danubiens pour conclusion. Le projet a été examiné à la réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions statistiques, en décembre 1963.

Lors de l'examen du projet les experts ont proposé certaines modifications qui sont reflétées dans le rapport de la réunion. Le projet définitif de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube a été envoyé aux pays danubiens et est soumis à l'examen de la XXIIe session. En conclusion, la réunion d'experts recommande à la session de la Commission du Danube d'introduire les formulaires St-10 et St-11 pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube à partir du 1er janvier 1964.

Point 36 — Convoquer du 9 au 11 décembre 1963 une réunion d'experts pour l'examen des questions statistiques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:

a) *Examen du projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube sur le transport de voyageurs sur le Danube.*

b) *Adoption de recommandations quant au terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données relatives au transport de voyageurs sur le Danube.*

La réunion d'experts a examiné tous les points que comportait son ordre du jour à titre d'orientation. Sous le point « divers » la réunion a écouté l'Information de l'Appareil sur la méthode appliquée dans le regroupement des données fournies par l'Autriche, la Yougoslavie et les organes compétents de la République Fédérale d'Allemagne par rapport

à la classification des marchandises adoptée par la Commission du Danube, et en a pris note.

Les débats sur les questions traitées ainsi que les résultats des travaux de la réunion sont exposés dans le rapport de la réunion (Doc. CD/SES 22/41) et reflétés dans les points 33 et 35 du présent rapport.

Point 37 — Achever le travail sur le projet de dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière, et à cette fin demander les avis des Etats danubiens sur le projet élaboré par le Secrétariat; soumettre ce projet, dressé compte tenu des observations et des compléments présentés par les Etats danubiens, à l'examen de la réunion d'experts chargée des question nautiques, hydrométéorologiques et douanières.

Le projet de dispositions unifiées relatives à la clôture douanière établi par l'Appareil de la Commission et examiné à la XXI[e] session, a été envoyé à tous les pays danubiens avec la prière de lui faire parvenir les nouvelles observations et les compléments des organismes compétents.

Des réponses reçues il résultait que tous les pays danubiens étaient en principe d'accord avec ledit projet. Toutefois, quelques amendements d'ordre rédactionnel et des propositions d'inclure dans le projet des exigences techniques minima en ce qui concerne l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière avaient été exprimées.

Vu que ces propositions étaient d'ordre général et technique, l'Appareil n'a pas eu la possibilité de rédiger un nouveau projet, considérant qu'il serait utile de les examiner et de les concerter au préalable en réunion d'experts. Pour donner aux organes compétents des pays danubiens la possibilité de prendre connaissance de l'état des choses, l'Appareil a préparé une information qu'il leur a envoyée.

La réunion d'experts a mis au point un projet définitif de texte des dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.

La réunion a proposé de remplacer les articles 25 et 26 des « Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube » en vigueur par les nouvelles dispositions en leur donnant le titre de « Clôture douanière »; d'apporter des modifications d'ordre rédactionnel dans les articles 11 et 29 et de soumettre le texte élaboré à l'examen de la XXII[e] session de la Commission.

Point 38 — Poursuivre le rassemblement des données au sujet des règlements portuaires en vigueur dans les principaux ports danubiens et préparer une information à ce sujet.

Afin d'accomplir ce point du plan de travail l'Appareil s'est adressé aux pays danubiens pour leur demander les renseignements nécessaires. La majorité des pays ont répondu qu'il ne leur était pas possible, pour le moment, d'envoyer les renseignements demandés, vu que les règlements appliqués dans le pays sont en cours de révision. Pour cette raison, il serait utile d'inclure de nouveau ce point dans le plan de travail de la Commission du Danube afin que l'étude de la question puisse être poursuivie.

Point 39 — Entreprendre le rassemblement de la documentation sur la mise en vigueur par les Etats danubiens des Dispositions fondamentales, des Règles et Recommandations adoptées par la Commission du Danube de 1949 à 1962, et préparer un rapport général sur cette question.

Sur la base des réponses reçues, l'Appareil a préparé une information reflétant la situation en ce qui concerne la mise en vigueur par les pays danubiens des dispositions fondamentales, règles et recommandations adoptées par la Commission du Danube dans la période susmentionnée, qui sera présentée à la session.

Vu que jusqu'à présent l'Appareil n'a pas reçu les réponses de tous les pays danubiens, il est nécessaire de poursuivre le rassemblement des données sur cette question.

Point 40 — Préparer et diffuser aux Etats danubiens un rapport synoptique sur les conventions portant sur les questions de navigation fluviale internationale présentant de l'intérêt pour le régime de la navigation sur le Danube, adoptées dans le cadre de la CEE.

Accomplissant ce point du plan de travail, l'appareil a préparé et diffusé aux pays danubiens une information sur les conventions et règlementations concernant cette question. Il découle de cette information qu'une seule convention intéressant la navigation danubienne a été adoptée, à savoir la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, et que d'autres sont en cours d'examen dans le cadre de la CEE de l'ONU.

Point 41 — Préparer et publier en 300 exemplaires les procès-verbaux de la XXI^e session de la Commission du Danube.

L'appareil a dressé les procès-verbaux de la XXI^e session et les a remis à l'imprimerie. Dès leur parution ils ont été diffusés.

Point 42 — Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer en 1963, 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 d'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 la Conférence des Directeurs des entreprises de navigation danubienne*;
h) *de l'Organisation Météorologique Mondiale*;
i) *de l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé à Rome, dans l'unification de certaines parties du droit fluvial*;
j) *d'autres organisations internationales et réunions convoquées par les Etats danubiens pour l'examen de questions concernant la navigation sur le Danube.*

A ce point du plan de travail les fonctionnaires du Secrétariat et des Services ont pris part aux travaux des sessions et des réunions figurant sous points a, b, c, d, f, g, h et i; en ce qui concerne le point j, les fonctionnaires de l'Appareil ont pris part aux travaux de la Conférence hydrométéorologique (Graz), à la 24ème session de la Commission Technique Mixte Tchécoslovaco-hongroise (Bratislava), à la 8ème conférence du groupe de travail pour les recherches danubiennes de l'Association internationale limnologique (Bucarest), à la Conférence de la Société Scientifique de constructions mécaniques — Section de la construction navale (Budapest), à la réunion du Groupe de rapporteurs pour les signaux acoustiques de la CEE de l'ONU (Branschweig), à la session du Groupe de rapporteurs pour l'étude des problèmes du jaugeage des bâtiments de navigation intérieure de la CEE de l'ONU (Genève).

Les rapports sur la participation des fonctionnaires aux travaux des sessions et réunions ont été envoyés à tous les Etats membres de la Commission. En outre, une information sera présentée à la XXII[e] session au sujet des relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales au cours de la période traitée, dont l'examen est prévu par le point 6 de l'ordre du jour préliminaire de la XXII[e] session.

Point 43 — Maintenir les contacts et poursuivre 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 d'étude des différents problèmes relevant du domaine des questions nautiques, hydrotechniques, hydrométéorologiques, statistiques et juridiques, et présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

Sur l'invitation de l'Institut Fédéral des Statistiques de la RSF de Yougoslavie, à Belgrade, un fonctionnaire de l'Appareil a rendu visite à l'Institut pour consultation dans le domaine des questions statistiques. Sur l'invitation du Ministre du Transport de la RF d'Allemagne, des fonctionnaires de l'apppareil de la Commission ont visité l'Institut d'Essais des Signaux Maritimes à Coblence pour prendre part à un voyage d'étude dans le domaine de la technique de la signalisation.

Plusieurs institutions et organisations internationales ont demandé des publications et des données sur l'activité de la Commission du Danube, tels le Bureau International du Travail (Genève), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Paris), la Chambre de Commerce de la Haute

Autriche (Linz), le Centre d'Etude des Problèmes Danubiens (Vienne), l'Union des Associations Internationales (Bruxelles), l'Institut du Droit International (Keil), l'Institut de l'Economie Mondiale (Kiel), la Bibliothèque du Congrès (Washington), la Faculté de Droit de l'Université de Californie, l'Université de North Carolina (USA), le Centre National de Documentation Scientifique et Technique (Bruxelles), etc. . . .

L'Appareil a donné suite aux demandes mentionnées en réalisant en même temps un échange de publications avec certaines organisations, en particulier avec la Commission Economique pour l'Afrique, la Commission Economique pour l'Amérique Latine, l'Union Internationale des Télécommunications, l'Union Internationale pour la Navigation Fluviale.

Point 44 — Etudier la possibilité de dresser une bibliographie englobant tous les ouvrages traitant des questions du Danube.

L'Appareil a recueilli les opinions et propositions des pays membres de la Commission du Danube concernant la proposition de la République Populaire Hongroise sur cette question.

Une information reflétant en détail les opinions formulées a été envoyée aux pays membres de la Commission du Danube.

Point 45 — Dresser le projet du budget de la Commission du Danube pour 1964/1965.

L'Appareil a préparé le projet du budget de la Commission du Danube pour 1964, ainsi que la note explicative y relative et le devis des dépenses, et les a envoyés à tous les Etats membres de la Commission du Danube.

Point 46 — Dresser le projet du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1964/1965.

L'Appareil a établi le projet de plan de travail de la Commission pour 1964/1965 et l'a diffusé à tous les Etats membres.

* * *

Outre les tâches figurant à son plan de travail pour 1963/1964, la Commission du Danube a tenu une session extraordinaire qui a été convoquée sur la proposition des Gouvernements de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie. La session s'est tenue du 10 au 19 octobre 1963, avec l'ordre du jour suivant:

« Information sur la construction et l'aménagement du secteur des Portes de Fer sur le Danube pour l'amélioration de la navigation ».

Conformément à la décision de la session extraordinaire, une réunion d'experts sur ce problème s'est tenue du 20 au 29 avril 1964.

Recrutement des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube

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

1. Sur la base de la décision de la XXI[e] session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 21/37):

a) *M. M. Rusu*, citoyen de la République Populaire Roumaine, a été libéré de ses fonctions de Directeur du Secrétariat et des Services de la Commision du Danube;

b) *M. N. Ardrone*, citoyen de la République Populaire Roumaine, a été nommé, à partir du 14 février 1963, Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

2. Sur la base de la décision de la XXI[e] session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 21/38):

a) *M. N. Kinov*, citoyen de la République Populaire de Bulgarie, a été libéré de ses fonctions de chef de la Section de navigation;

b) *M. M. Atanassov*, citoyen de la RPB a été nommé chef de la Section de Navigation à partir du 14 février 1963.

3. Sur la base de la lettre du Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube, *M. A. Vrba*, citoyen de la République d'Autriche, directeur-adjoint pour la Comptabilité, a été libéré de son emploi à partir du 10 juillet 1963.

4. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, *M. K. Iegorov*, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives, a été libéré de son emploi à partir du 30 mars 1963.

5. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, *M. N. A. Gorbatchov*, citoyen de l'URSS, a été provisoirement nommé chef de la Section de correspondance, d'édition et des archives à partir du 4 mai 1963.

6. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, Mme *A. I. Doumnova*, citoyenne de l'URSS, a été nommée correcteur-sténo-dactylographe pour la langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives à partir du 27 février 1963.

7. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, Mme *N. Sidorenkova*, citoyenne de l'URSS, a été libérée de ses fonctions de correcteur-sténo-dactylographe pour la langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives à partir du 8 mars 1963.

8. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, Mlle *R. Tzirkounova*, citoyenne de l'URSS, a été nommée sténo-dactylographe pour la langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives à partir du 1[er] mars 1963.

9. Sur la base de la lettre du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, communiquant l'intention

d'envoyer un citoyen bulgare au poste d'archiviste-bibliothécaire revenant à la RPB, *Mme J. Kiss*, citoyenne de la République Populaire Hongroise, qui occupait ce poste provisoirement, a été libérée de ses fonctions à partir du 15 juin 1963.

10. Sur la base de la lettre du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, *Mme D. Arnaoudova*, citoyenne de la RPB, a été nommée archiviste-bibliothécaire de la Section de correspondance, d'édition et des archives à partir du 1er juin 1963.

11. Sur la base de la lettre du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube, *M. Z. Radonić*, citoyen de la RSFY, a été libéré de ses fonctions de caissier-comptable à partir du 2 septembre 1963.

12. Sur la base de la lettre du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougosalavie à la Commission du Danube, *M. B. Tikvicki*, citoyen de la RSFY, a été nommé au poste de caissier-comptable à partir du 15 août 1963.

13. Au cours de la période écoulée la Commission du Danube a eu à déplorer la perte de *M. Sadovnikov*, citoyen de l'URSS, chef de la Section de planification et de statistique, qui est décédé le 25 décembre 1963.

14. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, *M. A. P. Tomachev*, citoyen de l'URSS, a été provisoirement nommé chef de la Section de planification et de statistique à partir du 8 mai 1964.

Terminologie et définitions aux formulaires de la Commission du Danube pour le rassemblement des données sur le transport de passagers sur le Danube

1. *Bateau à passagers:* bateau de service public (à l'exclusion des bacs) pourvu d'un moyen de propulsion propre d'une puissance d'au moins 50 CVE, conçu pour le transport de plus de 12 personnes.

2. *Nombre de places pour voyageurs (ou capacité de transport du bateau):* nombre maximum de voyageurs admis selon les documents de bord du bateau.

3. *Bateau à passagers exploité au cours de l'année:* tout bateau à passagers* exploité selon l'horaire publié pour les bateaux à passagers, ainsi que tout bateau effectuant des trajets d'occasion pour le transport de voyageurs, indépendamment de la durée de leur exploitation au cours de l'année considérée.

4. *Ligne régulière de transport de voyageurs:* toute ligne de transport de voyageurs sur le Danube fonctionnant selon l'horaire de transport de voyageurs publié pour la période en cours, indépendamment de la durée de service de cette ligne.

5. *Ligne interne:* ligne régulière de transport de voyageurs sur le Danube, ou sur le Danube et en partie sur d'autres voies d'eau adjacentes au Danube, qui ne traverse pas les frontières du pays communiquant les données statistiques.

6. *Ligne internationale:* ligne régulière de transport de voyageurs sur le Danube, ou sur le Danube et en partie sur d'autres voies d'eau intérieures adjacentes au Danube, qui traverse les frontières du pays communiquant les données statistiques.

7. *Longueur de la ligne de transport de voyageurs:* somme des distances entre les ports que touche le bateau, établies d'après l'Indicateur kilométrique de la Commission du Danube.

Dans le cas où une certaine partie de la ligne de transport de voyageurs en service selon un horaire traverse également des affluents du Danube ou la mer, seule la distance du parcours sur le Danube est à inclure dans la longueur de la ligne de transport.

8. *Voyageurs:* toutes personnes effectuant un voyage sur un bateau à passagers, munies d'un document de transport (billet de voyage) payé, y compris les personnes munies d'un billet de service gratuit. L'équipage et toutes autres personnes chargées d'une mission de service en connexion avec le bateau donné ne sont pas considérés comme des voyageurs.

* Voir définition « Bateau à passagers ».

9. *Passager-touriste:* toute personne munie d'un document de tourisme (bon de vacance, bon de séjour, etc.) comprenant le prix du voyage par bateau.

10. *Nombre de voyageurs transportés:* nombre total des voyageurs transportés au cours de la période donnée sur les bateaux à passagers nationaux du pays, compte tenu de la définition adoptée pour le terme « Voyageurs ». Les données sur le transport de touristes seront incluses dans le relevé statistique général du transport de voyageurs. Le transport de voyageurs sur des bateaux affrêtés sera relevé dans les statistiques du pays qui a affrêté le bateau.

11. *Distance:* la distance de transport des voyageurs est la distance entre les points d'embarquement et de débarquement des voyageurs, déterminée selon l'Indicateur kilométrique de la Commission du Danube.

12. *Voyageur-kilomètre:* unité de mesure de transport d'un voyageur sur une distance de 1 km.

13. *Distance moyenne de transport:* distance moyenne exprimée en kilomètres sur laquelle les voyageurs sont transportés. Cette valeur s'obtient par la division du nombre de voyageurs-kilomètres réalisé au cours d'une période donnée par le nombre de voyageurs transportés au cours de la même période.

14. *Nombre de voyageurs transportés en trafic international:* nombre de voyageurs transportés sur le Danube, à bord de bateaux à passagers du pays communiquant les données, entre des ports danubiens de ce pays et des ports d'autres Etats danubiens, ou entre des ports danubiens d'autres Etats danubiens.

15. *Nombre de voyageurs transportés dans les limites du pays:* nombre de voyageurs transportés sur le Danube à bord des bateaux à passagers nationaux et dans les limites du pays communiquant les données statistiques.

16. *Nombre de voyageurs transportés sur des bateaux de transport urbain:* nombre de voyageurs transportés sur le Danube à bord des bateaux à passagers affectés au transport urbain dans les limites des frontières administratives d'une localité, indépendamment de l'autorité administrative dont ressortit le bateau.

BUDGET DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1964

RECETTES	(en forints)	DEPENSES	
1. Versements des Etats danubiens 697.000 x 7	4,879.000	1. Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	2,440.549
2. Autres recettes	28.000	2. Appointements des employés non-inscrits au tableau du personnel	400.000
3. Solde transitoire pour 1964	38.549	3. Frais d'administration	710.000
		4. Missions et déplacements	195.000
		5. Edition des publications de la Commission	908.000
		6. Déroulement et service des sessions	55.000
		7. Acquisition de livres	14.000
		8. Acquisition d'objets d'inventaire	65.000
		9. Acquisition de vêtements de travail	5.000
		10. Service médical	98.000
		11. Frais de représentation	40.000
		12. Fonds culturels	15.000
Total:	4,945.549	Total:	4,945.549

DEVIS DES DEPENSES DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1964

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 1964, s'élèvent à 5,015.549 forints.

Par article, ces dépenses se présentent comme suit:

	en forints	
Article premier — Appointement des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel		2,440.549
§ I/1 — Appointements de base pour 27 fonctionnaires	1,873.549	
§ I/2 — Primes linguistiques	138.000	
§ I/3 — Primes pour ancienneté de service	223.000	
§ I/4 — Allocations pour enfants	206.000	
Article II — Appointements des employés non inscrits au tableau et assurances sociales		400.000
§ II/1 — Appointements de base de 14 employés	357.000	
§ II/2 — Assurances sociales (12% conformément à la législation locale)	43.000	
Article III — Frais d'administration		710.000
1. Fournitures de bureau	10.000	
2. Imprimés	2.000	
3. Poste et téléphone	60.000	
4. Loyers	405.000	
5. Chauffage	82.000	
6. Electricité et gaz	28.000	
7. Entretien des immeubles	8.000	
8. Réparations dans les immeubles	56.000	
9. Réparation des objets d'inventaire	10.000	
10. Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	5.000	
11. Entretien et réparation des autos	40.000	
12. Assurance des biens	4.000	

Article IV — Missions et déplacement			195.000
Missions		70.000	
§ IV/1 — Frais de voyage	28.000		
§ IV/2 — Allocations journalières	28.000		
§ IV/3 — Frais de logement	14.000		
Déplacements (calculés pour 3 fonctionnaires)		82.000	
§ IV/4 — Paiement de subsides et de congé	65.000		
§ IV/5 — Frais de voyage	15.000		
§ IV/6 — Allocations journalières	2.000		
Congés			
§ IV/7 — Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé		43.000	
Article V — Edition des publications de la Commission			908.000
Article VI — Service et déroulement de la session et des réunions d'experts			55.000
Article VII — Achat de livres et de publications périodiques			14.000
Article VIII— Achat de meubles et d'objets d'inventaire			65.000
(objets d'inventaire pour l'immeuble où siège la Commission et quelques logements de fonctionnaires)			
Article IX — Achat de vêtements de travail			5.000
Article X — Service médical			98.000
§ X/1 — Versements pour soins médicaux		18.000	
(mensuellement 50 forints par fonctionnaire)			
§ X/2 — Subsides pour traitement médical lors du départ des fonctionnaires en congé		80.000	
Article XI — Frais de représentation			40.000
(frais de représentation, primes et imprévus)			
Article XII — Fonds culturel			15.000
(excursions et autres rencontres culturelles)			

Liste des publications de la Commission du Danube à faire paraître en 1964

№ d'ordre	Nom de la publication	Mode d'édition		Nombre d'exemplaires	Prix en milliers de forints	Remarque
		Typographié (pages)	Ronéotypé (pages)			
1	2	3	4	5	6	7
	I. SECTION TECHNIQUE					
1.	Profil en long du Danube[1]	60		300	15	
2.	Entretien du chenal du Danube en 1962/63[2]		120	100	5	
3.	Fiche des seuils en 1963[3]					
	II. SECTION NAUTIQUE					
1.	Instruction sur le mode d'établissement des signaux du SBUD[2]	Assortiments de 3 tomes	55	500	10	
2.	Carte de pilotage du secteur Devin-Mohács[1]	500		3300	370	
3.	Routier du Danube[1] ...			1100	115	
4.	Carte générale du Danube[2]			1300	50	Avance au compte des 220.000 Ft. qui représentent le prix total
	III. SECTION HYDRO-METEOROLOGIQUE					
1.	Annuaire hydrologique pour 1962[1]		175	200	40	
2.	Ouvrage de référence hydrologique[2]		300	800	90	
3.	Annuaire hydrologique pour 1963[2]		175	300	45	
4.	Recueil des rapports sur le mode d'établissement des prévisions hydrologiques[3]			100		
	IV. SECTION STATISTIQUE					
1.	Annuaire statistique pour 1962[1]		120	400	18	
2.	Annuaire statistique pour 1963[2]		120	400	20	
3.	Ouvrage de référence statistique pour 1950/61[1] ..		120	600	35	
4.	a) Terminologie et définitions aux formulaires St-10 et St-11[3]					
	b) Indications méthodologiques sur la manière de remplir les formulaires St-10 et St-11[3]					
	c) Formulaires St-10 et St-11[3]					

1	2	3	4	5	6	7
	V. SECRETARIAT					
1.	Réédition des Règles de la surveillance fluviale comprenant les nouvelles dispositions sur les avaries[2]	25		600	5	
2.	Complément aux Règles douanières[2]	15		600	5	
3.	Brochure sur les buts et l'activité de la Commission du Danube	20			10	
	VI. DIVERS					
	Autres frais d'impression: papier, stencil, photocopie, etc.[2]				75	
	TOTAL A PAYER AU COMPTE DU BUDGET POUR 1964				908	

REMARQUES:
1) Publications prévues par le plan de travail pour 1963/64.
2) Publications prévues par le plan de travail pour 1964/65.
3) Les frais d'édition de ces publications figurent dans la somme indiquée sous point VI.

RAPPORT

de la réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation en connexion avec la construction d'un système complexe hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer du Danube

La réunion d'experts des Etats danubiens pour l'étude complémentaire des questions nautiques, techniques, économiques et juridiques concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer du Danube, convoquée en vertu de la décision de la Session extraordinaire de la Commission du Danube en date du 19 octobre 1963, a tenu ses séances du 20 au 29 avril 1964, à Budapest.

Aux travaux de la réunion ont pris part 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 Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer. Des experts du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne étaient également présents à la réunion.*

De la part du Secrétariat et des Services de la Commission, aux travaux de la réunion ont pris part MM. Androne, Paunović, Fekete, Tarapčik, Atanassov, Nikolov, Kocsis, Sfetea.

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, Monsieur G. A. Denisov. Après avoir salué les participants à la réunion, le Président s'est arrêté sur les tâches posées devant la réunion, et après avoir souligné la grande importance que celles-ci revêtent pour le développement de la navigation danubienne, a souhaité aux experts du succès dans le travailqui leur est confié.

Sur proposition de M. Jelić (RSFY), M. Šeferna, chef de la délégation des experts de la RSTch, a été élu président de la réunion.

Sur proposition de M. Ghelmegeanu (RPR), M. Bokor, chef de la délégation d'experts de la RPH, a été élu vice-président.

Se basant sur la décision de la Session extraordinaire de la Commission du Danube, la réunion a décidé d'examiner les questions dans l'ordre suivant:

1. Questions nautiques et techniques.
2. Questions économiques et juridiques.

*La liste des experts se trouve dans les archives.

Un groupe de rédaction a été formé pour préparer le projet de rapport de la réunion (Annexe No 2)*.

Les « Données techniques et économiques supplémentaires sur l'aménagement du secteur des Portes de Fer du Danube pour la navigation » présentées à la Commission du Danube par les représentants de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, et diffusées par le Secrétariat de la Commission le 24 février 1964 à tous les Etats danubiens, ont servi de base de discussion.

I. Questions nautiques et techniques

Au début des débats, les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie se sont référés aux données supplémentaires présentées, qui ont été élaborées par les organes compétents roumains et yougoslaves en commun avec l'Administration des Portes de Fer.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont posé aux experts de la Roumanie, de la Yougoslavie et de l'Administration des Portes de Fer nombre de questions concernant notamment:

— la garantie des conditions de navigation pendant la construction et après son achèvement;

— le bien-fondé de la cote du niveau de retenue de 63 m pour les besoins de la navigation;

— le dépôt des alluvions dans les parties amont et aval de la région de la construction de la centrale hydraulique et les mesures visant leur évacuation;

— le bien-fondé des gabarits des canaux et des ouvrages de parement;

— la possibilité d'augmenter la hauteur libre des ponts en utilisant des portes busquées à la tête moyenne des écluses;

— le bien-fondé des variantes adoptées pour la disposition des écluses et le nombre des sas, ayant en vue la garantie du passage sans entrave et sans regroupement des convois actuels;

— la possibilité de faire valoir les effets économiques de l'amélioration des conditions de la navigation sur le secteur des Portes de Fer, indiqués dans le projet de construction, ce tenant compte des conditions existant actuellement en amont et en aval de la construction;

— l'influence du fonctionnement de la centrale hydroélectrique, et spécialement pendant le fonctionnement de pointe, sur la formation du régime d'ondes et des courants traversiers, ainsi que sur l'augmenttaion de la vitesse du courant dans le bief aval;

— la possibilité que la profondeur au seuil de la tête aval des écluses se réduise par suite de l'affouillement du fond du fleuve.

Des réponses détaillées ont été fournies par les experts de la Roumanie, de la Yougoslavie et de l'Administration des Portes de Fer aux questions posées.

Au cours de la discussion, les experts de la Hongrie ont exprimé des désirs quant à la garantie, d'ici 1971, d'une profondeur de chenal de 25 dm sur le secteur Slankamen—Mohács, qui permettrait de mettre à profit

l'amélioration des conditions de navigation résultant de l'aménagement de la région des Portes de Fer, et ont attiré l'attention sur le fait que la Commission du Danube ne dispose pas de données sur le terme de l'obtention d'une profondeur de 25 dm sur le secteur mentionné. En outre, les experts hongrois ont indiqué, qu'à leur avis, avec la solution des questions hydro-énergétiques et nautiques, après l'achèvement de la construction des possibilités s'ouvriront pour satisfaire d'autres besoins dans le domaine de l'économie des eaux et ont également suggéré qu'il serait utile d'étudier si la profondeur de chenal de 35 dm auprès d'une largeur de 150 m est suffisante, tenant compte de ce que les Recommandations de la Commission du Danube sur l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube ne contiennent pas de dispositions au sujet de la deuxième étape des travaux sur le secteur des Portes de Fer.

Les experts soviétiques ont exprimé le désir que lors de la préparation du projet de construction de la centrale hydraulique et du système de navigation on examine: l'utilité d'augmenter la profondeur sur le seuil de la tête aval, tenant compte des affouillements éventuels du fond du lit et de l'augmentation de l'amplitude des variations de niveau auprès de la régularisation journalière de la centrale hydro-électrique ainsi que des perspectives du développement de la navigation et de la formation d'un niveau de retenue en aval de la centrale hydraulique en résultat de la construction d'autres centrales hydro-électriques et de la possibilité d'augmenter le tirant d'air des bâtiments qui traverseront les écluses, au moyen de la construction de portes busquées aux têtes moyennes des écluses, sans cependant augmenter le coût de leur construction.

En même temps, les experts soviétiques ont jugé nécessaire que des recherches soient poursuivies sur des modèles de laboratoire pour déterminer la construction rationnelle et la disposition des ouvrages de parement et des installations portuaires dans le bief aval par lesquels l'influence du régime d'ondes et des courants traversiers sera réduite; que soient poursuivies l'étude de l'influence des vents orageux sur les conditions du stationnement des bâtiments à l'entrée des écluses et sur le regroupement des convois dans le bief amont de l'écluse et l'étude des questions de la navigation en période de passage des débits durant la construction.

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont déclaré que la majorité de ces questions sont déjà à l'étude et que les solutions les plus adéquates résultant de ces études seront incluses dans le projet technique et les dessins de détails de la construction du système complexe hydro-électrique et de navigation.

Les experts de la Bulgarie ont communiqué qu'après avoir étudié la documentation supplémentaire présentée par la Roumanie et la Yougoslavie et les explications données aux questions posées, ils estiment que le régime de la centrale hydro-électrique projetée, indiqué dans les données supplémentaires, ne causera pas de dégâts particuliers à l'économie nationale de la Bulgarie. D'autre part, les experts bulgares ont déclaré que la partie bulgare se réserve le droit de soulever, par la voie usuelle, la question de l'indemnisation de tels dégâts au cas où il en surviendraient par la suite.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Union Soviétique et de la Tchécoslovaquie ont souligné que la construction pro-

jetée du système complexe hydroénergétique dans les Portes de Fer a pour but principal l'obtention d'énergie électrique à bon prix, et que l'amélioration des conditions de la navigation sur ce secteur du Danube sera un résultat additionnel de cette construction.

Les experts roumains et yougoslaves ont souligné que:

— il est depuis longtemps reconnu que la solution des problèmes de navigation dans le secteur des Portes de Fer réside dans la construction d'un barrage avec des écluses; la navigation peut résoudre ses problèmes seulement dans le cadre d'un ouvrage complexe, c'est-à-dire avec l'intervention de l'énergétique;

— dans le choix du schéma d'utilisation du secteur des Portes de Fer, des gabarits des ouvrages du système complexe et des conditions d'exploitation de ce système, le problème de l'amélioration des conditions de navigation a été un facteur déterminant;

— la solution complexe donnée dans leur projet représente la solution unique et radicale des difficultés de la navigation dans le secteur des Portes de Fer et du problème de l'augmentation de la capacité de transport de ce secteur;

— le système complexe des Portes de Fer a un double but: utiliser dans l'intérêt de la Roumanie et de la Yougoslavie le potentiel hydroélectrique de ce secteur du Danube et améliorer dans l'intérêt de tous les pays danubiens les conditions de navigation dans ce secteur le plus difficile de tout le Danube.

En résultat de l'examen des questions nautiques et techniques, la réunion a constaté à l'unanimité que les gabarits des ouvrages de navigation projetés dans la région des Portes de Fer correspondent entièrement aux Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, adoptées par la Commission du Danube.

En même temps la réunion a noté que la construction d'un système complexe hydro-électrique et de navigation aux Portes de Fer est, au point de vue technique, la meilleure solution du problème de l'amélioration des conditions de la navigation sur ce secteur du fleuve.

II. Questions économiques et juridiques

Lors des débats sur les questions économiques et juridiques, la discussion a porté essentiellement sur l'effet économique résultant pour la navigation en conséquence de la construction, sur les méthodes de répartition des frais de construction des ouvrages se rapportant à l'énergétique et à la navigation, ainsi que sur les dispositions de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube en ce qui concerne l'argumentation juridique de la perception des taxes particulières sur les bâtiments naviguant dans le secteur des Portes de Fer après l'achèvement de la construction du système complexe hydro-électrique et de navigation.

Les experts de la Bulgarie et de la Hongrie ont posé aux experts de la Roumanie, de la Yougoslavie et de l'Administration des Portes de Fer quelques questions touchant notamment:

— les principes de la répartition des frais et des bénéfices entre l'énergétique, la navigation et d'autres branches de l'économie nationale;

— les méthodes appliquées dans le calcul de l'utilisation de la capacité de transport des bâtiments, compte tenu des conditions de navigation actuelles et projetées et du trafic-marchandises effectif;

— le coût de la construction des ouvrages de navigation et l'évaluation des frais pour les divers genres de travaux;

— les types de convois et de bâtiments adoptés dans les calculs servant à argumenter les effets économiques résultant pour la navigation;

— la proportion des bénéfices de l'énergétique et de la navigation en fonction des cotes de retenue de 63 m et 69 m.

Les experts roumains et yougoslaves ont posé aux experts autrichiens, bulgares et hongrois ainsi qu'aux experts du Ministère du Transport de la R. F. d'Allemagne quelques questions concernant notamment:

— l'affirmation selon laquelle il y aurait en dehors de l'énergétique et de la navigation d'autres branches intéressées dans la réalisation du système complexe des Portes de Fer;

— les critériums de la répartition des investissements qu'on pourrait appliquer de l'avis de certains experts, dans le cas des Portes de Fer;

— les conditions que crée à la navigation la cascade des hydrocentrales prévue sur le Danube navigable dans les autres secteurs du fleuve.

Au cours des débats, les experts ont exprimé les avis suivants sur les problèmes économiques et juridiques:

Les experts de la délégation autrichienne ont indiqué que « la position des experts de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, selon laquelle une partie des frais de construction de la centrale hydraulique aux Portes de Fer, à savoir 95 millions de dollars et intérêts, sont à rembourser par la navigation sous forme de taxes particulières ne peut pas être prise en considération.

La construction d'une centrale hydraulique sur un fleuve navigable demande toujours également la construction d'installations pour maintenir la navigation. Les améliorations des conditions de navigation qui sont la suite de telles constructions ne peuvent pas être la base d'une charge financière pour la navigation, vu que l'article 3 de la Convention de 1948 oblige les Etats riverains d'améliorer les conditions de navigation sur leurs secteurs respectifs.

Après la construction de la centrale hydraulique aux Portes de Fer les conditions du fleuve dans ce secteur seront les mêmes que sur les autres secteurs canalisés. Si on concédait la perception de taxes particulières à l'Administration des Portes de Fer après la construction de la centrale, on provoquerait la perception de droits de navigation (article 35 de la Convention) sur les autres secteurs où des centrales hydrauliques sont ou seront construites. Dans ce cas nous serions en présence d'une telle charge pour la navigation qu'elle perdrait toute rentabilité.

Sur le secteur autrichien du Danube trois centrales hydrauliques (une en commun avec la République Fédérale d'Allemagne) sont déja construites, dont résulte une amélioration considérable des conditions de navigation. Un nombre de centrales est encore projeté sur ce secteur. Jusqu'à présent l'usage des écluses des centrales était sans charge financière pour la navigation.»

Les experts bulgares «constatent qu'après la construction de la centrale hydraulique dans le secteur des Portes de Fer, les conditions qui ont provoqué l'établissement de l'Administration fluviale spéciale cesseront d'exister. En conséquence, l'argument juridique qui a motivé l'établissement de l'Administration, et sur la base duquel on pourrait exiger à l'avenir aussi le maintien de l'Administration, tombe également.

Les conditions de navigation qui seront créées ne diffèreront en rien des conditions existant dans les sections déjà éclusées du fleuve, pour lesquels on n'a pas établi d'Administration spéciale et où l'on ne perçoit aucune taxe. En conséquence, après la construction de la centrale hydraulique, tous les frais liés à la garantie de la navigation en vertu des articles 3 et 34 de la Convention sont à la charge des pays sur le territoire desquels se trouve ce secteur.

Les experts de la Bulgarie estiment justes les considérations des experts tchécoslovaques et hongrois, selon lesquelles l'introduction de taxes particulières après la construction de la centrale hydraulique constituerait un précédent international dangereux, qui pourrait non pas améliorer, mais détériorer les conditions de la navigation sur le Danube.

Par ailleurs, les experts bulgares ont communiqué que, partant des conditions spécifiques existant sur le secteur des Portes de Fer et ne se présentant pas sur d'autres secteurs du Danube, ils sont prêts à consentir une certaine compensation, qui serait équitable, des frais que les deux pays auront à supporter en rapport avec la construction des ouvrages de navigation.

Les experts bulgares sont d'accord avec la proposition de la délégation soviétique selon laquelle cette compensation serait à réaliser à partir de l'achèvement de la construction jusqu'au moment du remboursement de la somme correspondante, dans un montant ne dépassant pas les taxes actuelles. Le mode de perception des taxes serait à résoudre ultérieurement.

Les experts bulgares ont également noté que les propositions concrètes de la délégation soviétique, soumettant deux variantes pour la répartition du montant devant être remboursé à la République Populaire Roumaine et à la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, sont acceptables; ils ont déclaré qu'ils étaient prêts à débattre les deux variantes, mais que, préliminairement, ils estiment que la première variante, notamment celle basée sur le principe de la répartition proportionnelle du montant en fonction de la part du trafic des bâtiments réalisé en 1963, est la meilleure et la plus juste.

Les experts bulgares ont proposé d'examiner ces propositions concrètes de la délégation soviétique. »

Les experts de la délégation hongroise ont indiqué que «en ce qui concerne les questions économiques et juridiques, ils étaient d'accord avec

les délégations de l'Autriche, de la Bulgarie, de l'Union Soviétique et de la Tchécoslovaquie ainsi qu'avec la délégation du Ministère du Transport de la R. F. d'Allemagne.

La délégation hongroise estime que la Convention signée en 1948 à Belgrade ne présente aucune base juridique et aucune possibilité pour la perception de droits après la mise en exploitation de la centrale hydraulique projetée, ni par l'Administration des Portes de Fer, ni par la Yougoslavie ou la Roumanie.

L'Administration a le droit de percevoir des droits uniquement conformément à l'article 36 de la Convention. Après la construction de la centrale hydraulique, les conditions spécifiques qui jusqu'alors motivaient l'existence de l'Administration des Portes de Fer et le droit de percevoir une taxe pour son entretien cesseront d'exister.

L'octroi du droit de percevoir cette taxe créerait un précédent international dangereux, car sur la base de telles considérations il donnerait, en vertu de l'article 35 de la Convention, le droit de percevoir des droits spéciaux sur d'autres secteurs du Danube également.

A l'avis de la délégation hongroise, la Convention en vigueur ne contient pas de base juridique pour la perception de taxes particulières après l'achèvement de la construction de la centrale hydraulique dans le secteur des Portes de Fer.

La délégation hongroise est d'accord avec la proposition soviétique qui offre la possibilité de résoudre ce problème non pas à l'aide de taxes spéciales, mais au moyen de la compensation des frais assurant seulement le développement de la navigation, c'est-à-dire en dehors du cadre de la Convention. Le montant de ces frais ne doit pas dépasser 15 milions de dollars, car à l'avis des experts hongrois, la documentation sur la répartition des frais présentée par la Yougoslavie et la Roumanie ne tient pas compte du fait que lors de l'utilisation de l'énergie hydraulique d'un fleuve les dépenses encourues par la construction de tous les ouvrages de navigation nécessaires dans les conditions naturelles pour conserver les possibilités du développement de la navigation sont à la charge de ceux qui bénéficient de l'énergie hydraulique et modifient les conditions existantes.

Cette opinion est basée sur les données présentées par la partie roumaino-yougoslave et sur celles exposées au cours de la réunion. Comme quelques délégations l'ont exprimé, ces données sont insuffisantes. Pour ces raisons, si des données supplémentaires peuvent encore être fournies, comme par exemple des données sur les profils transversaux des sections limitatives dans la région du canal Stenka, les experts hongrois seront prêts à soumettre leur point de vue à discussion.

En ce qui concerne la détermination de la participation des divers pays au montant total de la compensation, la délégation hongroise est d'accord avec la proposition soviétique, selon laquelle il conviendrait de se baser, lors de la répartition de la compensation, sur le volume effectif du trafic-bâtiments réalisé sur le secteur des Portes de Fer en 1963.

En ce qui concerne le mode du remboursement et les autres questions semblables ayant trait à la compensation, les organes compétents hongrois sont prêts à négocier de ces questions avec les représentants des Etats danubiens intéressés. »

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont montré ce qui suit:

« 1. C'est un fait acquis que la réalisation du système complexe des Portes de Fer a une importance essentielle pour la navigation en apportant des avantages et des économies considérables à celle-ci.

2. Les investissements qui reviennent à la navigation (95 millions de dollars) ont été établis sur la base des éléments objectifs et contrôlables, exposés dans la documentation supplémentaire et d'un critérium clair, simple et recommandé dans les publications de spécialité. Les investissements revenant à la navigation établis sur cette base ont été réduits de manière à rendre la navigation plus rentable.

Etant donné que la navigation bénéficie de la retenue créée, elle doit participer non seulement aux investissements pour les ouvrages spécifiques, mais aussi aux investissements communs pour la réalisation du système complexe hydro-électrique et de navigation des Portes de Fer.

3. Même après la construction du système complexe et l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur des Portes de Fer, ce secteur ne sera pas semblable aux autres secteurs du Danube.

4. Les ouvrages qui servent à la navigation doivent être maintenus tout le temps dans un état de fonctionnement normal et l'exploitation de ces ouvrages entraîne des frais.

Ces frais annuels ne peuvent pas être supportés par l'énergétique de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, étant donné qu'ils seront effectués pour la navigation dont tous les pays danubiens bénéficient.

On ne peut pas demander à ces deux Etats d'assumer ces frais d'entretien et d'exploitation, frais que jusqu'à présent, conformément à la Convention, ils n'avaient pas à supporter.

5. Il est justifié du point de vue économique, et c'est une conséquence nécessaire des investissements nouveaux, que les taxes correspondant aux conditions améliorées soient, jusqu'au remboursement des investissements, supérieures aux taxes actuelles, perçues dans les conditions existantes, beaucoup moins favorables pour la navigation.

6. Le fait que pour améliorer la navigation dans le secteur des Portes de Fer, on adopte la solution la plus rationnelle et économique, celle d'un système complexe hydro-électrique et de navigation ne peut pas affecter l'application du système prévu par les articles 21 et 36 de la Convention.

Il n'y a aucune raison valable de chercher en dehors de la Convention des modalités de remboursement autres que celles déjà prévues dans la Convention de 1948.

7. L'Administration spéciale des Portes de Fer, dont l'existence est prévue dans la Convention, doit assurer l'entretien des ouvrages destinés à la navigation, les exploiter pour la navigation, coordonner l'exploitation de ces ouvrages avec l'exploitation des installations énergétiques et percevoir les taxes particulières.

8. Etant donné les conditions spécifiques du secteur des Portes de Fer et l'énumération limitative dans la Convention des secteurs du Danube où des taxes particulières peuvent être établies, l'application de l'article 36 ne peut pas créer des précédents pour les antres secteurs du Danube.

9. Pour toutes ces raisons la solution adoptée par la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et la République Populaire Roumaine, présentée dans l'information des deux gouvernements à la Session extraordinaire d'octobre 1963, justifiée par des arguments économiques, est la seule fondée sur les dispositions de la Convention. »

Les experts de l'Union Soviétique ont indiqué qu' « en conséquence de la construction des ouvrages de navigation dans la région des Portes de Fer de nouvelles conditions de navigation seront créées sur ce secteur de fleuve et ainsi disparaîtront les frais encourus actuellement en connexion avec la nécessité de maintenir dans un état adéquat le chenal navigable dans cette région, de piloter les bâtiments, etc.

Les experts soviétiques estiment qu'il serait possible de compenser à la République Populaire Roumaine et à la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie les frais qui se rapportent directement à la construction des ouvrages de navigation. Cette compensation pourrait être réalisée au moyen de taxes perçues, après l'achèvement de la construction, sur les bâtiments naviguant dans le secteur des Portes de Fer.

A l'avis des experts soviétiques, le montant de ces taxes doit être maintenu au niveau des taxes actuelles et elles peuvent être perçues jusqu'au remboursement du montant concerté des frais.

Selon les données de la République Populaire Roumaine et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, les investissements directs pour la construction du système de navigation se chiffrent à environ 55 millions de dollars.

La répartition du montant de la compensation qui sera concertée par les Etats danubiens pourrait être effectuée:

1. proportionnellement à la part du trafic réalisé par ces pays dans le secteur des Portes de Fer en 1963;

2. proportionnellement à la part effective du trafic réalisé par chaque pays danubien dans le secteur des Portes de Fer pendant la période comptée à partir de l'achèvement de la construction jusqu'au remboursement total de la somme concertée.

Les experts soviétiques donnent leur préférence à la première variante. Néanmoins, ils sont prêts à s'associer à l'avis de la majorité des Etats danubiens.

A l'avis des experts soviétiques, après l'achèvement de la construction le secteur des Portes de Fer deviendra un secteur éclusé ordinaire du Danube et, pour cette raison, les Etats danubiens ne doivent supporter aucun des frais liés à l'exploitation du nouveau système de navigation. »

La délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque a indiqué que « les calculs exposés dans la documentation supplémentaire et démontrant les avantages dont bénéficiera la navigation dans le secteur des Portes de Fer ne correspondent pas aux résultats obtenus par la navigation de la République Socialiste Tchécoslovaque. Notamment, l'indice de l'utilisation de la portée en lourd et de la rentabilité de la batellerie sur le secteur des Portes de Fer a été diminué et ne correspond pas aux conditions de navigation existant sur ce secteur.

A l'avis de la délégation tchécoslovaque, la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube (Belgrade, 1948) n'offre pas de base juridique pour la perception de taxes après l'achèvement de la construction de la centrale hydraulique dans les Portes de Fer conformément à l'article 36 de ladite Convention, car l'application de cet article se rapporte aux conditions de navigation existant actuellement sur ce secteur du Danube.

Avec la transformation du secteur actuellement défavorable en un secteur canalisé aux conditions de navigation normales, disparaîtra la raison d'être de l'Administration fluviale spéciale établie en vertu de l'article 21 de la Convention, et disparaîtront aussi les raisons pour lesquelles les taxes sont perçues.

La construction d'ouvrages complexes hydroénergétiques et de navigation sur le secteur des Portes de Fer a pour but en premier lieu l'exploitation du potentiel hydroénergétique du Danube. Pour ces raisons, les constructeurs doivent réaliser les conditions nécessaires pour la navigation internationale conformément à l'article 3 de la Convention, qui stipule entre autres que les Etats danubiens ne doivent pas empêcher ou entraver la navigation dans les chenaux navigables du Danube. Si la navigation avait lieu avant la construction de la centrale hydraulique, elle doit avoir lieu également après sa construction. Ceci existe en vertu de ce que l'on nomme principe de priorité, lequel, dans le droit international, est obligatoire pour tous. »

Les experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne ont exprimé l'avis que « les dispositions de la Convention de 1948 ne peuvent pas servir comme base juridique pour l'établissement de taxes particulières au secteur des Portes de Fer. Les experts allemands s'associent à cet égard à l'argumentation exposée par le délégué tchécoslovaque. De plus, il est nécessaire de tenir compte que l'aménagement du secteur des Portes de Fer n'entraîne pas que des avantages pour la navigation. La formation de glaces accrue à la retenue ainsi que le régime de pointe envisagé influenceront la navigation d'une manière défavorable. C'est le régime de pointe qui révèle l'importance fondamentale de la production de l'énergie électrique à l'égard de la construction des ouvrages aux Portes de Fer. Les conditions de l'énergétique au secteur des Portes de Fer sont extrêmement favorables. Par contre l'aménagement existant et futur du secteur danubien allemand est effectué aux fins de la navigation, l'énergétique n'étant intéressante qu'à Jochenstein. Quand même au secteur allemand ni droits ni taxes ne sont perçus.

Pour les raisons susmentionnées les experts allemands doivent refuser l'établissement des taxes au secteur des Portes de Fer à partir de l'achèvement des ouvrages en 1971. Les experts allemands ne sont pas autorisés à se prononcer sur une compensation éventuelle en faveur de l'Administration fluviale des Portes de Fer ou des Etats riverains. »

En résultat de la discussion, les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont montré qu'après la réalisation du système complexe des Portes de Fer la navigation doit supporter les investissements pour les ouvrages destinés à la navigation à la cote 63 et une partie des investisse-

ments communs. Le montant des investissements qui doivent être supportés par la navigation représente 95 millions de dollars. L'Administration spéciale des Portes de Fer doit assurer l'entretien des ouvrages destinés à la navigation, les exploiter pour la navigation, coordonner l'exploitation de ces ouvrages avec l'exploitation des installations énergétiques et percevoir des taxes particulières. Le remboursement des investissements pour l'amélioration des conditions de navigation et des frais annuels pour l'entretien et l'exploitation des ouvrages servant à la navigation doit être effectué par la perception des taxes particulières établies en conformité avec l'article 36 de la Convention de 1948.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique et du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne ont indiqué qu'après l'achèvement de la construction du système complexe hydroénergétique et de navigation, le secteur des Portes de Fer deviendra un secteur éclusé ordinaire, semblable à ceux qui existent ou pourront survenir sur le Danube. Les frais d'entretien de ce secteur et de ses ouvrages de navigation doivent être à la charge de la Roumanie et de la Yougoslavie et, dans le sens de l'article 36 de la Convention de 1948, des taxes particulières ne peuvent pas être perçues des bâtiments naviguant sur ce secteur après l'achèvement de la construction.

D'autre part, les experts de la Bulgarie, de la Hongrie et de l'Union Soviétique ont estimé possible, que leurs pays prennent part à la compensation des frais supportés par la Roumanie et la Yougoslavie pour la construction dans la région des Portes de Fer des ouvrages qui se rapportent directement à la navigation, et ont exprimé leur avis sur les modes de la compensation éventuelle; les experts de la Hongrie et de l'Union Soviétique ont aussi donné leur avis sur le montant de cette compensation.

LISTE DES STATIONS HYDROMETRIQUES PRINCIPALES SERVANT AU CALCUL DE L'ETIAGE NAVIGABLE ET DE REGULARISATION SUR LA BASE DU DEBIT D'EAU

№	Nom de la station hydrométrique	Distance de Sulina (km)	Distance entre les stations hydrométriques (en km)	Commencement de la période de calcul (année)
1	2	3	4	5
1.	Schwabelweis	2376,1	119,2	1924
2.	Hofkirchen	2256,9	121,7	1924
3.	Linz	2135,2	131,1	1924
4.	Stein-Krems	2004,1	75,0	1924
5.	Vienne-Reichsbrücke	1929,1	60,3	1924
6.	Bratislava	1868,8	77,5	1924
7.	Gönyü	1791,3	24,25	..
8.	Komárno	1767,05	72,45	1948
9.	Nagymaros	1694,6	48,1	1924
10.	Budapest	1646,5	65,9	1924
11.	Dunaujváros	1580,6	133,8	1924
12.	Mohács	1446,8	21,3	1924
13.	Bezdan	1425,5	58,2	1924
14.	Bogojevo.....	1367,3	251,1	1924
15.	Smederovo	1116,2	161,2	1924
16.	Orşova.....	955,0	121,4	1924
17.	Novo Selo	833,6	90,3	1938
18.	Lom	743,3	65,3	1938
19.	Oriahovo	678,0	70,5	..
20.	Somovit.....	607,5	53,2	..
21.	Svistov	555,3	58,7	1938
22.	Roussé.....	495,6		1938
23.	Oltenița.....	429,5	66,1	1924
24.	Silistra	375,5	54,0	1941
25.	Cernavoda	300,0	75,5	1924
26.	Réni.....	129,8	170,2	1945
27.	Tulcea	71,3	58,5	1924
28.	Kilia*	—	—	1945

* La station hydrométrique Kilia se trouve dans le bras de Kilia.

SCHEMA UNIFORME
pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100%, pour les besoins de la navigation

Afin d'assurer la sécurité de la navigation sur le Danube en période de basses eaux, il serait opportun que les services hydrométéorologiques compétents des pays danubiens publient des prévisions hydrologiques garanties à courte échéance d'après un schéma uniforme et répondant aux exigences suivantes:

1. Les prévisions hydrologiques garanties à courte échéance sont à publier lors de niveaux d'une durée de 60 à 100%, sans glaces.

Dans le calcul de la durée des niveaux d'eau d'après les données des stations hydrométriques principales du Danube, il convient de se baser sur les dispositions du § 9 des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube (Commission du Danube, 1957) en prenant comme base de calcul les données pour une période de 35 ans, de 1924 à 1960 (à l'exclusion des années 1944 et 1945).

2. Vu les possibilités restreintes dans le domaine des méthodes de prévisions, les échéances des prévisions garanties ne sont pas identiques pour tous les secteurs du fleuve; elles diminuent de l'aval vers l'amont, environ dans les mesures suivantes:

secteur Sulina—Orşova	7—10 jours
secteur Orşova—Budapest	5—7 jours
secteur Budapest—Komárno	4—5 jours
secteur Komárno—Vienne	2—3 jours
secteur Vienne—Linz	2 jours

3. Les valeurs garanties des niveaux d'eau peuvent diminuer, pour tous les secteurs du Danube, dans les limites suivantes:

jusqu'à 50 cm — pour les niveaux d'une durée de 60 à 70%
jusqu'à 40 cm — pour les niveaux d'une durée de 70 à 80%
jusqu'à 30 cm — pour les niveaux d'une durée de 80 à 100%

4. Les prévisions garanties à courte échéance sont transmises à tous les Etats danubiens sous forme de radiotélégrammes codés, dressés selon le code unifié figurant à l'Annexe 1.

Code de transmission des prévisions garanties à courte échéance pour les niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100%

N I V G A R NNNNN $D_cD_cD_fD_f$ $H_mH_mH_mG\ G$

où

N I V G A R — indique que le code sert à la transmission des prévisions garanties à courte échéance des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100%;

NNNNN — indicatif de la station hydrométrique;

D_cD_c — date du début de la période pour laquelle la prévision est transmise;

D_fD_f — date de la fin de la période pour laquelle la prévision est transmise;

$H_mH_mH_m$ — limite inférieure en centimètres du niveau d'eau pronostiqué pour la période traitée;

G G — valeur garantie en centimètres, correspondant à la durée respective et indiquant la limite au-dessous de laquelle le niveau pronostiqué ne peut baisser.

INSTRUCTIONS

sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube

I. Généralités

Sur tout fleuve navigable les conditions de la navigation sont en étroite liaison avec le caratère de l'alimentation du fleuve ainsi qu'avec le régime des niveaux d'eau. Ceci est valable pour le Danube également.

L'alimentation du Danube a un caractère complexe; les sources en sont les pluies, les eaux de fonte et les eaux souterraines.

Par suite de la grande variété de l'alimentation dans les différentes saisons, les débits du Danube fluctuent dans des limites très vastes. Ainsi, le rapport entre les débits minima et maxima est de 1:25 sur le cours supérieur, à Regensburg, de 1:18 sur le cours moyen, à Budapest, et de 1:8 sur le cours inférieur, à Silistra.*

La valeur du débit moyen pour une longue période d'années augmente aussi dans de vastes limites le long du cours du fleuve. A Regensburg elle est de 420 m^3/sec, à Budapest, de 2400 m^3/sec et sur le Bas-Danube, à Silistra, de 6300 m^3/sec.

Le débit annuel moyen du Danube dans le secteur de son embouchure est d'environ 210 km^3.

En ce qui concerne la navigation, c'est le régime des niveaux d'eau qui présente le plus grand intérêt du point de vue de la garantie des profondeurs nécessaires. Le Danube a un régime de niveau complexe; on peut néanmoins y relever les périodes suivantes caractérisant les variations des niveaux: 1) période de crues, 2) période de crues printanières (caractéristique surtout pour le Danube supérieur), 3) période d'étiage et 4) période d'hiver.

Sur le cours supérieur du Danube, les niveaux les plus hauts sont observés au début de l'été (juin) et les plus bas au début de l'hiver (décembre). Ce secteur est caractérisé par des variations de niveau brusques, l'amplitude des variations est d'environ 8 m.

Sur le cours moyen du Danube, en amont des confluents des grands affluents comme la Drava, la Tisza et surtout la Sava, le régime des eaux est semblable à celui du Haut-Danube, les variations y sont cependant moins grandes; l'amplitude des variations y est d'environ 7,5 m.

* Ces données se rapportent à l'état actuel du fleuve, mais l'on peut s'attendre que des changements surviendront à l'avenir.

Sur le Bas-Danube, les niveaux les plus hauts sont observés pendant les périodes des crues printanières (avril—mai) et les plus bas en automne (septembre—octobre). Des variations de niveaux régulières, modérées, caractérisent ce secteur. Leur amplitude est d'environ 8,5 m, mais en aval de Brăila celle-ci tombe à 1 m.

La position du chenal aux différents niveaux navigables est indiquée par des moyens de balisage.

Sur le Danube, comme sur toutes les voies d'eau intérieures, le balisage sert à indiquer (avec les repères naturels) les limites, la direction, les profondeur et largeur du chenal, les limites des rades, des eaux portuaires, des bassins, des ouvrages hydrotechniques, et à signaler les obstacles submergés et émergeants se trouvant dans les divers secteurs du chenal ou dans sa proximité immédiate.

Les signaux de balisage sont des repères artificiels spéciaux qui facilitent considérablement le travail des bateliers. Le nombre et l'installation des signaux côtiers et flottants doivent répondre aux exigences de la sécurité de la navigation.

Le choix du signal de balisage est, dans chaque cas, déterminé par le but auquel il doit servir, tandis que le nombre des signaux est toujours fonction des conditions locales de la voie navigable.

Le balisage doit fonctionner de manière impeccable. Une attention particulière doit être portée à son état technique.

La garantie de la visibilité de jour et de nuit prescrite est l'exigence fondamentale à laquelle doit répondre le système de balisage pour assurer la sécurité de la navigation.

La dénomination et le but des signaux utilisés sur le Danube, leur type et leur couleur, ainsi que la couleur et la caractéristique des feux à utiliser sur les signaux lumineux sont établis dans le Système de balisage uniforme du Danube (SBUD, édition 1962) adopté à la XIX[e] session de la Commission du Danube. Le SBUD comprend tous les signaux côtiers et flottants, lumineux et non lumineux, utilisés sur le Danube.

Comme il est indiqué dans le SBUD, la couleur des feux des signaux doit en principe correspondre aux Recommandations de la Commission Internationale de l'Eclairage (Couleur des signaux lumineux. Publication CIE N[o] 2-W. 1. 3. 3. 1959).

Le balisage de la voie navigable est confié aux services de balisage des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales qui:

a) observent régulièrement l'état du lit du fleuve et les changements qui s'y produisent et, sur la base des résultats de ces observations, corrigent et au besoin complètent les signaux du balisage de manière à indiquer les gabarits de chenal prévus dans les recommandations correspondantes de la Commission du Danube ou communiqués dans les avis aux bateliers;

b) procèdent régulièrement à des mesures de la profondeur et de la largeur du chenal balisé et fournissent aux bateliers les informations nécessaires sur les profondeurs et largeurs minima dans le chenal ainsi que sur le régime des niveaux d'eau du fleuve;

c) dressent le schéma de l'installation des signaux de balisage dans leurs secteurs respectifs et déterminent la forme et le nombre des signaux flottants et côtiers à utiliser compte tenu des exigences que posent la

sécurité de la navigation et les conditions locales;

d) assurent le fonctionnement ininterrompu de tous les signaux flottants et côtiers;

e) veillent à ce que le fond du chenal soit exempt d'obstacles, balisent les obstacles surgis, prennent des mesures pour l'éloignement de ces obstacles et pour l'exécution de travaux de dragage et de nettoyage du fond; ils soumettent également des propositions quant à l'exécution de travaux de régularisation sur les seuils et autres endroits gênant la navigation;

f) informent les bateliers en temps utile de la date de la mise en place et de l'enlèvement du balisage, de toutes les modifications survenues dans la composition, dans l'emplacement et dans l'éclairage des signaux, ainsi que de l'ordre de passage des bâtiments à travers les sections limitatives où la rencontre et le dépassement sont interdits.

II. Exigences auxquelles doivent répondre les signaux de balisage et le schéma de leur installation

Sur tout le parcours navigable du Danube, le balisage flottant et côtier doit, en principe, fonctionner sans interruption (de jour et de nuit) à partir du moment où la voie navigable est libérée des glaces jusqu'au moment où elle est prise par les glaces, et être corrigé selon les modifications du niveau des eaux et du chenal.

A l'époque des hautes eaux et de la débâcle, le balisage flottant constant, enlevé afin d'être préservé des dommages éventuels, sera remplacé, dans la mesure du possible, par des jalons ou des espars de couleurs correspondant à celles adoptées pour baliser les côtés du chenal.

Le balisage côtier doit fonctionner, pour autant que possible, jusqu'au moment où la navigation devient tout à fait impossible par suite des glaces, afin que les bâtiments se trouvant encore sur le fleuve puissent atteindre l'hivernage ou le port le plus proche.

Le balisage doit être installé de façon à assurer la visibilité de signal à signal, de jour comme de nuit. Si les conditions du lit le permettent, le chenal navigable doit être balisé de manière telle que les avalants puissent emprunter les sections de fleuve à vitesse de courant plus grande, et les montants, les sections de fleuve à vitesse plus faible.

Les signaux flottants doivent être installés de telle façon et à telle profondeur qu'ils assurent le passage des bâtiments sans entrave.

Les bouées doivent être insubmersibles et résister à toute tempête; leur corps doit donc être étanche. Elles doivent non seulement flotter, mais aussi être stables, c'est-à-dire conserver autant que possible une position verticale et ne pas trop s'incliner sous l'effet des vagues et du vent. L'entretien des balises (bouées) lumineuses doit être simple et surtout sans danger; celui des signaux côtiers sera aisé et exécutable à tout moment.

Le mode de balisage d'un secteur de fleuve donné ainsi que les types et le nombre des signaux à installer sont fixés dans le schéma de balisage dressé par le service compétent.

L'exigence fondamentale à laquelle doit répondre le schéma de l'installation des signaux de balisage est qu'il doit assurer à la flotte un mouvement sans entrave et sans interruption pendant toute la saison de navi-

gation et donner aux bateliers des indications claires et précises sur les limites et la direction du chenal.

Le schéma de l'installation des signaux de balisage doit être élaboré de façon à permettre une utilisation rationnelle des signaux côtiers et flottants. Lors de l'établissement du schéma, il y a lieu de se baser sur les conditions nautiques, hydrographiques et hydrométéorologiques concrètes, sur la nécessité de garantir les gabarits de chenal fixés et de créer les conditions requises pour le mouvement sans danger et sans entrave de tous les bâtiments fluviaux et — là où c'est nécessaire — des bâtiments maritimes.

Dans les schémas de balisage la préférence est en général donnée aux signaux côtiers, vu que le fonctionnement en est plus sûr et l'entretien plus facile. Le balisage flottant complète le balisage côtier dans les secteurs où, afin d'assurer la sécurité de la navigation, il est indispensable d'indiquer non seulement la direction du chenal mais aussi ses côtés dans les limites desquels les manoeuvres des bâtiments sont autorisées, ainsi que dans les endroits où il est nécessaire de baliser les obstacles.

Le schéma de balisage est généralement dressé en deux variantes, l'une pour les eaux moyennes et l'autre pour les eaux basses. A cette fin on utilise des cartes à échelle appropriée.

En dressant les schémas et également lors du choix des signaux de balisage à établir, il convient de tenir compte des exigences suivantes:

a) seuls les signaux prévus dans le SBUD doivent être utilisés pour le balisage; dans des cas exceptionnels on peut utiliser également des signaux côtiers spéciaux complémentaires; ceux-ci ne doivent toutefois pas être contraires aux signaux figurant dans le SBUD;

b) les gabarits de chenal balisés doivent correspondre aux gabarits fixés par la Commission du Danube et adoptés par décision de la XVIII^{e} session, ou aux gabarits annoncés par les organes compétents;

c) il est recommandé que, lors du balisage, on prenne en considération les gabarits minima prévus dans les Recommandations de la Commission du Danube seulement en période de basses eaux et uniquement dans les points critiques du point de vue de la navigation (seuils, secteurs où se trouvent des bâtiments coulés, etc.). Dans tous les autres cas, les gabarits du chenal doivent être plus grands que ceux indiqués dans les Recommandations de la Commission du Danube;

d) le choix des endroits pour l'emplacement des signaux doit être effectué sur la base de mesurages récents, de l'expérience et des données disponibles sur l'état du chenal, des endroits critiques, du niveau de l'eau, etc.;

e) les signaux et feux de balisage doivent être visibles de tous les points du chenal navigable tant qu'ils sont nécessaires pour l'orientation des bateliers;

f) sur toute la largeur du chenal balisé par des signaux flottants correspondants il ne doit pas y avoir d'endroits où la profondeur serait inférieure à la profondeur minima effective annoncée*.

* Il s'agit de la profondeur minima effective annoncée pour le secteur donné par les organes compétents soit dans des avis aux bateliers, soit à l'aide des panneaux indiquant, par secteurs, la profondeur et la largeur du chenal navigable, soit par d'autres moyens.

Tous les signaux flottants et côtiers dont se compose le balisage du secteur respectif sont récapitulés dans un tableau synoptique qui est joint au schéma de balisage. Devant chaque signal sera indiqué le km où le signal respectif est à établir.

Au début de la saison de navigation, après la disparition des glaces et avant encore la mise en place des signaux de balisage, il convient de faire des sondages sur les secteurs où le lit du fleuve est soumis à des déformations et de corriger sur la base de ces sondages le schéma de balisage déjà dressé.

Si par la suite les eaux baissent, des sondages seront effectués sur certains secteurs du fleuve afin de vérifier si l'installation des signaux est adéquate et d'établir s'il y a lieu de les compléter.

La fréquence de ces sondages est déterminée par les changements du niveau des eaux. Plus la baisse des niveaux est rapide, plus les sondages correspondants doivent être fréquents.

III. Visibilité des signaux et des feux

Les signaux et les feux de balisage doivent, comme déjà mentionné, être visibles de tous les points du chenal navigable tant qu'ils sont nécessaires pour l'orientation des bateliers.

Quelle que soit la position du bateau par rapport aux signaux ou aux feux, les caractéristiques de ceux-ci doivent rester inchangées. Ces caractéristiques sont pour les signaux de jour: la forme et la couleur, et pour les feux: le caractère et la couleur.

a) Conditions de visibilité et dimensions des signaux

L'exigence fondamentale à laquelle doit répondre le balisage est la garantie d'une bonne visibilité de tous les signaux, de jour comme de nuit.

La notion visibilité des signaux comprend trois degrés:

1. quand, en fonction de la distance, sur le fond environnant on perçoit à la place du signal une tache sans que l'on puisse en distinguer la forme et la couleur (image en pointillé);
2. quand le signal est visible, ses contours et sa forme se distinguent mais sa couleur reste indistincte;
3. quand tant la forme que la couleur du signal se voient distinctement.

Pour la bonne orientation des bateliers, il faut assurer la visibilité des 2e et 3e degrés, où la forme et la couleur sont bien distinctes. Le type et les dimensions des signaux de balisage prévus dans le SBUD doivent être établis en tenant compte de ces exigences.

Le degré de visibilité d'un signal, comme de tout objet d'ailleurs, dépend en premier lieu de la grandeur de l'angle visuel, du contraste des couleurs, du contraste des luminances et des conditions atmosphériques.

Pour assurer le premier degré de visibilité (image en pointillé) il suffit, de jour, de voir le signal sous un angle de l'ordre de 1 minute, et de nuit, de 10 minutes. Les détails et la couleur du signal (2e et 3e degrés

de visibilité) ne se distinguent qu'auprès d'un angle visuel plus grand et d'une caractéristique déterminée.

D'après les données résultant des recherches, l'angle visuel-limite des signaux de forme simple (disque, carré, triangle, etc.) se situe, de jour, entre 3,5—5 min., et celui des signaux de forme complexe (chiffres, lettres, etc.), entre 5—8 minutes. Afin de permettre au batelier d'identifier à l'oeil nu, à des distances et dans des conditions de visibilité correspondantes, ce que représentent les signaux (panneau, bouée, etc.), on peut, pour en établir les dimensions, se servir de la formule suivante:

$H = L \cdot \operatorname{tg} \alpha = L \cdot \sin \alpha$ où

H = hauteur (dimensions) du signal en m

L = distance d'observation en m

α = angle visuel en minutes.

Les valeurs numériques de H (en m) sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

	α	Distance — L en mètres			
		1000	2000	3000	4000
Pour les signaux de forme simple..	3'	0,87	1,74	2,61	3,48
(disque, carré, triangle, etc.)	**4'**	**1,16**	**2,32**	**3,48**	**4,64**
	5'	1,45	2,90	4,35	5,80

Il ressort de ce tableau que si la distance est de 1 km (L = 1000 m), avec un angle visuel d'une valeur suffisante, de 4', on peut distinguer un panneau normal aux dimensions de l'ordre de 1 m (H = 1 m); si la distance est de 2 km (L = 2000 m) — un panneau aux dimensions de l'ordre de 2 m (H = 2 m), etc.

En principe, les dimensions minima des signaux de balisage sur le Danube sont indiquées dans le SBUD (édition de la Commission du Danube — Budapest, 1962). Vu cependant que les conditions nautiques, le caractère du fleuve et les exigences en ce qui concerne la visibilité des signaux diffèrent sur les diverses sections, les dimensions des signaux doivent répondre aux conditions des sections correspondantes.

L'Annexe I* aux présentes Instructions comprend les schémas des panneaux des signaux côtiers utilisés sur le Danube. Le numérotage des schémas correspond au numérotage des signaux du SBUD. La valeur « a » donnée dans les schémas est adoptée en tant qu'unité de mesure minimum; les signaux peuvent être agrandis proportionnellement. Cette valeur doit être fixée de façon à correspondre aux recommandations relatives aux dimensions minima des panneaux (voir chapitres II et IV du SBUD).

Pour assurer la bonne visibilité des signaux côtiers, leurs dimensions doivent être établies en fonction de leur destination, de la distance entre

* Toutes les annexes et figures mentionnées dans le texte se trouvent dans les archives de la Commission.

le chenal et les rives, du caractère de la région et aussi d'autres conditions spécifiques du secteur donné.

Les signaux côtiers sont à installer de manière telle que la surface du panneau soit parallèle au tracé de la rive. Cependant, aux endroits où une visibilité meilleure doit être assurée sur une grande distance, le panneau peut être installé de façon que sa surface forme un angle avec la rive ou le chenal navigable (Annexe II, figure 1. a).

Pour en assurer la visibilité pendant la nuit, les signaux spéciaux côtiers doivent être éclairés par des feux blancs fixes dirigés, mais établis de façon que la lumière ne gêne pas le batelier.

S'il n'est pas possible d'utiliser l'éclairage électrique, les panneaux des signaux doivent être — conformément aux prescriptions du SBUD — enduits de matériaux réfléchissants de couleur correspondante, le symbole représenté devant être bien visible.

La luminance et sa régularité sont également importantes au point de vue de la visibilité des signaux; lors de l'éclairage des panneaux, il convient de veiller à ce que le ton de leur couleur reste inchangé. La luminance du signal perçu, comme celle de tout objet, dépend non seulement de l'éclairage mais aussi de la capacité qu'a la surface du signal de refléter les ondes lumineuses tombant sur elle. Ce fait doit être pris en considération lors de la peinture des signaux, qui doit être exécutée de manière telle que la surface du signal soit lisse et reflète bien la lumière, et non pas mate et recouverte d'une peinture étalée inégalement.

Dans beaucoup de cas le contraste entre la luminance du signal et le fond joue un rôle important dans la visibilité du signal. Par exemple, de deux panneaux, l'un blanc, l'autre rouge, installés l'un à côté de l'autre sur un fond clair, le panneau rouge sera mieux visible et d'une distance plus grande. Par contre, sur un fond sombre le blanc sera plus facile à distinguer que le rouge. Ces circonstances doivent également être prises en considération lors du choix de l'emplacement des signaux.

b) Conditions de la visibilité des feux

La visibilité des feux est déterminée par leur intensité lumineuse et par les conditions de visibilité atmosphérique. Le rapport entre la portée lumineuse d'un feu et son intensité lumineuse ne s'exprime pas par proportion directe, mais par une équation dans laquelle la portée du feu figure comme indice de degré. Par conséquent, toute augmentation de la portée du feu demande une augmentation sensible de l'intensité lumineuse.

Pour établir l'intensité lumineuse minimum nécessaire à l'obtention de la visibilité voulue, on peut appliquer l'équation suivante:

$$I_B = 0{,}7 \cdot t^2 \cdot \delta^{-t}$$

où

I_B — intensité lumineuse en candélas
t — portée du feu en milles marins (1 mm = 1852 m)
δ — coefficient adopté pour la visibilité atmosphérique à 1 mille marin = 0,6.
0,7 — seuil de perception visuelle de l'oeil à 1 mille marin.

Si la portée t est indiquée en km, on utilise au lieu du facteur δ, le facteur de transmission atmosphérique q = 0,76, se rapportant à une distance d'un kilomètre, et l'équation devient la suivante:

$$I_B = 0{,}2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

Les intensités lumineuses ci-dessus indiquées (I_B) sont des intensités de service. Elles tiennent compte de la diminution d'intensité résultant de l'usage des feux et d'un certain degré de salissure des lanternes. Les intensités lumineuses I_B correspondent donc à 0,75 d'intensité lumineuse photométrique I_o, c'est-à-dire $I_B = 0{,}75\ I_o$.

Dans certains pays on utilise des tableaux qui donnent, outre la portée et l'intensité lumineuse du feu, l'intensité de la source lumineuse.

Vu que l'intensité lumineuse des feux de couleur — qui s'obtiennent par l'emploi de divers filtres — doit être plus grande, la puissance de la source lumineuse de ces feux doit être également augmentée. Le tableau suivant présente les données — calculées pour des conditions de visibilité atmosphérique du 7eme degré (temps légèrement brumeux) — sur la puissance de la source lumineuse (lampe électrique) nécessaire à l'obtention des principaux feux de signalisation, visibles à différentes distances:*

Portée lumineuse du feu en km	Intensité du feu en cd	Intensité de la source lumineuse en cd		
		feu blanc	feu rouge	feu vert
0,5	0,06	0,06	0,4	0,6
1	0,25	0,25	1,7	2,5
2	1,4	1,4	9,3	14
3	4,2	4,2	28	42
4	9,8	9,8	65	99
5	20	20	133	200

Comme déjà indiqué dans la première partie « Généralités », la couleur des feux doit être en principe conforme aux recommandations de la Commission Internationale de l'Eclairage (Publication CIE No 2 — W. 1. 3. 3. 1959 « Couleurs des signaux lumineux »).

Les feux des signaux de balisage sont des feux fixes ou des feux à éclats. La portée lumineuse des feux à éclats est moindre que celle des feux fixes de même intensité lumineuse. Néanmoins, les feux à éclats se distinguent plus facilement et attirent mieux l'attention des bateliers, surtout quand ils sont entourés des divers feux des localités environnantes.

La durée de l'éclat ne doit pas être inférieure à 0,5 sec. Les éclats plus courts, même fréquents, fatiguent les yeux du batelier et le gênent dans l'orientation. D'autre part, les éclats longs mais rares gênent également l'orientation, car pendant qu'il attend l'éclat suivant le batelier n'est pas sûr de s'être engagé dans la direction voulue.

Les caractéristiques détaillées des feux de signalisation sur le Danube se trouvent dans le SBUD.

* Les données s'entendent sans optique et avec un coefficient moyen (0,6) pour la transmission atmosphérique.

IV. Mode d'installation des signaux du SBUD dans les points caractéristiques du fleuve

1. *Principes à observer lors de l'installation des signaux flottants et côtier*

L'utilisation de tel ou tel signal flottant ou côtier pour le balisage du chenal navigable du secteur donné et le mode de son installation dépendent d'une part des particularités locales du fleuve (vitesse du courant, variation des niveaux d'eau, sinuosité et largeur du lit, présence de seuils, de bras, d'îles, etc)., et d'autre part de la densité du trafic sur le secteur donné ainsi que de la forme et de la grandeur des convois remorqués ou poussés.

L'emplacement de chaque signal indiquant le côté du chenal doit être déterminé sur la base du schéma de l'installation des signaux de balisage et des mesurages. La profondeur dans les limites de la largeur du chenal entre les signaux, ne doit en aucun cas être inférieure à la profondeur minimum annoncée pour le secteur donné.

Lors de l'établissement des signaux flottants, il est indispensable de tenir compte de la direction du courant. Si le courant se dirige sur un obstacle, le signal devra toujours être placé à une plus grande distance du danger nautique (obstacle), si, par contre, il s'en éloigne, le signal sera placé plus près.

Pour contrôler si un signal flottant ou côtier se trouve à sa place, on se sert de deux paires de jalons d'alignement ou d'objectifs se trouvant sur la rive et de goniomètres.

Les obstacles se trouvant sur les bords du chenal sont, en règle générale, balisés par des signaux flottants. Dans le cas où l'obstacle est indiqué par un seul signal, celui-ci doit être établi sur l'extrémité aval, du côté du chenal (fig. 1-b).

En principe, les balises — soit lumineuses, soit simples — sont installées à la tête amont et à la tête aval des seuils, sur les bancs qui longent le chenal, dans les mouilles, pour baliser les bancs côtiers s'avançant jusqu'au chenal, les amas de pierres, les écueils, les ouvrages hydrotechniques, ainsi que les dangers et obstacles sous-eau (bâtiments coulés, ancres, etc.).

Les jalons et les espars sont établis en tant que signaux auxiliaires complétant les balises, afin de mieux indiquer les limites du chenal navigable sur les seuils difficiles et de baliser des obstacles sous-eau. Dans certains cas et sur certains secteurs, les bouées peuvent être remplacées par des jalons ou des espars flottants.

Pour éviter l'endommagement des bouées en période de glaces, on les remplace par des espars ou par des jalons.

Sur les secteurs du fleuve où la navigation est pratiquée de jour comme de nuit, la bifurcation et la jonction du chenal, l'axe du chenal ainsi que les obstacles nautiques se trouvant dans les limites du chenal doivent être balisés uniquement par des bouées lumineuses. Dans le cas où l'on utilise des signaux flottants, ceux-ci doivent être installés à de telles profondeur et distance de l'obstacle que la sécurité et la facilité du mouvement des bâtiments soient garanties pendant la nuit et par mauvaise visibilité.

Sur les secteurs où le lit est étroit on utilise en général le balisage côtier.

Chaque signal côtier est établi après une reconnaissance des lieux et le choix de l'endroit le plus approprié. Il convient de prendre en considération principalement la visibilité du signal à tous niveaux d'eau. Si la bonne visibilité du symbole du signal doit être assurée sur une grande distance, tant pour les montants que pour les avalants, on pourra installer deux panneaux disposés en angle: l'un tourné vers l'amont, l'autre vers l'aval.

En choisissant l'endroit pour l'emplacement d'un signal côtier il y a lieu de tenir compte de la facilité de son entretien et de sa protection contre les crues et les glaces.

Avant d'installer un signal côtier il faut toujours mesurer les profondeurs dans la zone s'étendant devant le signal et dans la direction qu'il indique.

2. *Balisage des secteurs de mouille*

a) Installation des signaux de traversée et des feux côtiers

Dans les mouilles des signaux de traversée et des feux côtiers peuvent être utilisés pour indiquer les modifications qui se produisent dans la direction du chenal passant d'une rive à l'autre.

Les mouilles sont balisées par des signaux de traversée et des feux côtiers lorsque le chenal a une largeur suffisante et que seule sa direction doit être indiquée de façon approximative.

La limite de portée maximum d'un signal de traversée est de 3 km. Les sections où la largeur du chenal dépasse de 2—3 fois ou plus la largeur minima prévue peuvent être balisées par des signaux de traversée (sans l'aide de signaux flottants) établis à 3 km de distance.

Si, par contre, la largeur du chenal est moins du double de la largeur minima prévue, les signaux de traversée (sans l'aide de signaux flottants) peuvent être installés à des distances ne dépassant pas 1—1,5 km.

Si la distance entre deux signaux de traversée voisins dépasse la distance de visibilité et si la courbure de la rive est telle que la ligne droite réunissant les signaux de traversée installés aux extrémités de la section dépasse les bords du chenal, on installera entre eux des feux côtiers pour donner des indications sur la direction du chenal (Annexe II, fig. 2-a).

On installe également des feux côtiers sur les secteurs de mouille dans les cas où à la fin de la traversée le chenal passe, jusqu'au jalon ou signal de traversée suivant, à proximité de la rive (Annexe II, fig. 2-b).

Afin d'assurer la sécurité du mouvement des bâtiments, on peut indiquer par des signaux flottants les limites dans lesquelles les bâtiments peuvent s'écarter de la ligne de traversée, ce compte tenu des conditions locales — présence de courants transversaux, forts vents latéraux, etc. (Annexe II, fig. 3).

b) Installation des jalons d'alignement

Quand le chenal suit le milieu du lit sur un long parcours ou quand il passe brusquement d'une rive à l'autre, la direction de l'axe du chenal peut être signalée par des jalons d'alignement.

Les jalons d'alignement indiquent la direction avec plus de précision que les signaux de traversée.

Sur les sections rectilignes d'une longueur de plus de 5 km où, par suite de la présence de dangers nautiques, la largeur du chenal est inférieure au double de la largeur minima prévue, il est également préférable d'établir des jalons d'alignement. Si la configuration des berges le permet, les jalons sont établis aux deux extrémités de l'alignement (Annexe II, fig. 4).

Sur les secteurs de mouille où le chenal, aussitôt après avoir atteint une rive passe brusquement à la rive opposée, qui doit être également balisée dans cette section, on installera des signaux d'alignement triples (Annexe II, fig. 5). Dans ce cas, les feux des jalons d'alignement arrière doivent être strictement dirigés sur l'axe du chenal, l'un vers l'amont et l'autre vers l'aval.

Des formules spéciales sont appliquées pour le calcul précis des alignements dont la longueur dépasse 4 km.

Le rapport entre les éléments des alignements plus courts, dans des conditions de visibilité normale, figure (en mètres) dans le tableau ci-dessous.

L	d	h_o	a	2a	L	d	h_o	a	2a
200	17	8,50	2,6	5,0	1000	83	9,60	13	26
300	25	8,70	4,0	8,0	1500	125	10,25	19	38
400	33	8,85	5,2	10,5	2000	166	10,90	26	52
500	42	9,00	6,5	13,0	2500	207	11,50	33	66
600	50	9,10	8,0	16,0	3000	250	12,15	39	78
700	58	9,20	9,0	18,0	3500	290	12,75	46	92
800	67	9,35	10,0	20,0	4000	330	13,40	52	104
900	75	9,50	12,0	24,0	4000	760	14,20	25	50

où:

L = longueur maximum de la ligne de visée sur laquelle le jalon d'alignement peut être utilisé efficacement;

d = distance entre les jalons avant et arrière (environ 1/12 h);

h_o = différence de hauteur entre les feux du jalon arrière et du jalon avant;

a = distance sur laquelle le bâtiment peut dévier vers la droite ou vers la gauche sans pouvoir s'apercevoir qu'il ne suit plus la ligne d'alignement.

Le tableau a été dressé en partant de la supposition que l'oeil de l'observateur se trouve à une hauteur de 5 m du plan d'eau et le feu du jalon d'alignement avant à une hauteur de 8 m.

La valeur «a» figurant dans le tableau caractérise l'exactitude de l'alignement. Elle est fort importante quand le bâtiment suit un chenal étroit. L'exactitude de l'alignement augmente, en principe, au fur et à mesure que l'on s'approche du jalon.

Pour assurer la perceptibilité des signaux d'alignement et la visibilité de leurs feux pendant la nuit, dès le début de la ligne de visée, les feux avant et arrière doivent être établis de manière telle que l'angle de visibilité (α) atteigne au moins 4°selon la verticale.

c) Installation des signaux flottants

Dans les secteurs de mouille où le chenal passe au milieu du lit, longe une rive ou passe brusquement d'une rive à l'autre, on utilise des signaux flottants pour baliser les formations du lit ou les obstacles tant naturels qu'artificiels (bancs, grèves, îlots, pierres, bâtiments coulés, épaves de ponts, etc.), quand ces obstacles s'avancent vers le chenal et en réduisent la largeur à moins de la moitié ou du tiers de la largeur minima prévue pour le secteur en question (Annexe II, fig. 6).

Ces obstacles sous-eau sont balisés par des signaux flottants si, dans les limites de la largeur indiquée ci-dessus, la profondeur sur ces obstacles ne dépasse pas la profondeur minima prévue pour le secteur donné. Si l'obstacle n'a pas de grande largeur, un signal flottant lumineux est établi sur sa partie amont. Sur sa partie aval on peut installer un jalon ou un espar, ceci en fonction de la longueur de l'obstacle.

Les signaux flottants balisant les obstacles sous-eau de longueur considérable sont installés de façon telle que les parties situées le plus près du chenal en soient balisées par des signaux lumineux entre lesquels sont établis des signaux non lumineux, ce qui permet de baliser de manière complète les limites de l'obstacle donné (Annexe II, fig. 7).

Dans la partie du lit où la rive opposée au chenal est bordée d'un banc côtier le long duquel, par temps calme, la navigation vers l'amont est opportune, le banc est balisé par des signaux flottants indépendamment de la largeur du lit.

Dans les mouilles le système de balisage côtier en période de hautes eaux reste le même qu'en période d'étiage, excepté dans les secteurs où, lors des hauts niveaux, il est désirable de chercher un autre chenal, aux qualités nautiques meilleures. Dans ce cas le chenal choisi doit être pourvu des signaux correspondants.

3. *Balisage des seuils*

1. Sur les seuils comme dans les mouilles il convient d'observer le principe selon lequel le réseau des signaux doit assurer un balisage ininterrompu de la direction du chenal, c'est-à-dire le balisage de signal à signal.

2. Les seuils peuvent être balisés par des signaux d'alignement, des signaux de traversée et des signaux flottants, selon leur type.

Les seuils avec un chenal rectiligne, une position stable et une largeur de chenal suffisante, peuvent être balisés par des signaux d'alignement (Annexe II, fig. 8).

Vu que les signaux de traversée n'indiquent qu'approximativement la direction du chenal et n'en balisent pas les limites, sur les seuils ils sont

en général utilisés conjointement avec des signaux flottants (bouées, balises, jalons) (Annexe II, fig. 9).

Si le chenal traversant un seuil à crête courte est rectiligne, l'entrée et la sortie de la cuvette doivent être balisées par au moins deux signaux flottants: un signal sur la grève amont et un signal sur la grève aval (Annexe II, fig. 10).

Sur les seuils à crête longue, et surtout s'il y a des courants transversaux, le balisage flottant doit comprendre au moins quatre signaux: deux à l'amont et deux à l'aval du seuil (Annexe II, fig. 9).

Ces signaux flottants doivent être des signaux lumineux sur le côté supérieur du seuil et peuvent être des espars sur le côté inférieur ou sur le côté vers lequel se dirige le courant traversier.

Si dans les limites de la cuvette le chenal est sinueux, des signaux flottants complémentaires doivent être établis pour indiquer l'endroit où il tourne (Annexe II, fig. 11).

Sur les seuils complexes, s'il y a des courants transversaux très forts, des signaux flottants complémentaires de direction peuvent être établis à l'entrée et à la sortie pour indiquer les abords du seuil.

S'il est impossible d'utiliser des signaux côtiers (signaux d'alignement ou de traversée), le chenal traversant le seuil est balisé par des signaux flottants doubles ou simples, selon sa largeur et compte tenu des facteurs hydrométéorologiques.

4. *Balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts*

La conduite des bâtiments et des convois remorqués ou poussés dans les régions des ponts et par les passes navigables des ponts exige une attention et des précautions particulières de la part des bateliers par suite de l'étroitesse du chenal. Pour cette raison, le balisage de ces sections doit être effectué avec le plus grand soin.

La condition fondamentale pour assurer la sécurité des bâtiments lors du passage des passes navigables des ponts est le balisage de la direction du chenal et, en cas de nécessité, des limites du chenal. A cette fin, on peut utiliser, en dehors des panneaux et des feux prévus pour le balisage des passes navigables des ponts, des signaux flottants et côtiers.

L'utilisation des signaux et le choix de leur emplacement dépendent dans chaque cas des conditions locales concrètes de la section de fleuve où se trouve le pont.

En général, le balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts doit être effectué en tenant compte des exigences suivantes:

a) pour signaler les passes navigables des ponts fixes et des ponts mobiles, il convient d'utiliser les panneaux et les feux prévus dans le SBUD;

b) les panneaux et les feux doivent indiquer exactement l'axe et les limites du chenal dans les passes navigables des ponts;

c) il convient d'assurer de jour et de nuit la bonne visibilité des panneaux et des feux signalant les passes navigables; ces signaux doivent être placés de manière à ne pas être masqués par les superstructures du pont ou par d'autres objets installés sur le pont; les feux ne doivent être visibles que du côté par lequel est franchie la passe navigable;

d) l'installation des signaux de balisage dans les régions des ponts doit être effectuée sur la base des mesures de la profondeur et des données sur la direction du courant, tant dans la proximité immédiate du pont que dans les sections à l'approche du pont;

e) l'emplacement des signaux installés dans la région du pont sera, le cas échéant, modifié en temps utile, en fonction du changement des conditions nautiques sur la section donnée.

A proximité de la passe navigable on peut utiliser des signaux flottants. Le but de ces signaux est d'indiquer exactement la direction du chenal à l'approche des passes navigables.

Les exemples ci-après illustrent l'utilisation desdits signaux flottants ou côtiers pour le balisage des régions des ponts.

a) Si le pont est construit sur une section rectiligne et large du fleuve et si la direction du courant suit celle de l'axe de la passe navigable, la direction et l'axe du chenal dans la passe du pont peuvent être balisées par des bouées (balises) lumineuses (non lumineuses) servant à indiquer l'axe du chenal. Ces signaux flottants doivent être placés à une distance du pont qui permette d'assurer la visibilité réciproque du signal au pont et du pont au signal, et de façon à assurer aux bateliers la possibilité de diriger en temps utile leur convoi vers la passe navigable (Annexe II. fig. 12).

b) Si dans la région en amont ou en aval du pont se trouve un obstacle nautique et que les bâtiments ne peuvent passer que d'un côté du signal flottant, on peut utiliser pour indiquer les côtés du chenal des balises lumineuses droites ou gauches, selon le côté où se trouve l'obstacle.

Il appartient aux organes compétents des Etats danubiens de fixer la distance entre les balises et le pont d'une part, et les balises et l'obstacle d'autre part (Annexe II, fig. 13).

c) Si le pont est situé sur une section de fleuve sinueuse, où pour faciliter l'orientation du batelier il est plus opportun d'employer des signaux côtiers, on peut utiliser à cette fin des feux côtiers (phares) droits ou gauches. L'endroit où le feu (phare) sera installé sur la rive et sa distance du pont sont également fixés par les organes compétents en partant de la nécessité d'assurer la sécurité des bâtiments et le passage sans encombre par la section donnée (Annexe II, fig. 14).

d) Dans le cas où sur une section sinueuse du fleuve les conditions locales résultant de la grande sinuosité du chenal ou provoquées par d'autres causes ne permettent pas l'utilisation des signaux flottants et côtiers indiqués ci-dessus, on peut se servir d'autres signaux de direction (balises ou espars) pour faciliter le passage de la passe navigable. Ces signaux doivent être installés de façon que la direction du chenal conduisant au pont qu'ils indiquent corresponde à la direction du courant (Annexe II, fig. 15).

e) Si à l'approche du pont ou dans la passe navigable le courant se dirige en formant un angle et provoque ainsi des remous dans la région des piles, il convient d'installer les signaux de balisage en tenant compte de ces remous et en indiquant leur direction.

5. *Installation de réflecteurs radar sur les signaux de balisage du Danube*

Afin d'assurer l'orientation pendant la navigation dans des conditions

de mauvaise visibilité (brouillard, temps couvert, etc.), les bâtiments de la navigation fluviale sont de plus en plus munis d'installations de radar. Ces installations, complétées généralement de compas et d'écho-sondes, sont d'une grande importance pour la navigation ininterrompue, surtout en automne et en hiver.

L'expérience des bâtiments naviguant à l'aide d'installation de radar montre que les signaux flottants et côtiers non munis de réflecteur radar n'ont pas un effet de réflexion suffisamment fort pour être bien perçu sur l'écran du radar. Pour en assurer la visibilité nécessaire, il est indispensable de les munir de réflecteurs radar.

Le Système de balisage uniforme sur le Danube prévoit les signaux suivants sur lesquels des réflecteurs radar peuvent être montés:

1. Balise (bouée), espar ou jalon lumineux (non lumineux) gauches.
2. Balise (bouée), espar ou jalon lumineux (non lumineux) droits.
3. Balise (bouée), espar ou jalon lumineux (non lumineux) de jonction et de bifurcation.
4. Balise (bouée), espar ou jalon lumineux (non lumineux) indiquant l'axe du chenal.
5. Feu côtier (phare) gauche.
6. Feu côtier (phare) droit.
7. Feu côtier (phare) de jonction et de bifurcation.

En installant les signaux de balisage munis de réflecteur radar, il faut tenir compte de la distance-limite entre le bâtiment et le signal au point de vue de la perception du signal sur l'écran du radar. Cette distance n'est pas toujours identique; elle est fonction non seulement des conditions spécifiques du fleuve, mais également de la hauteur à laquelle est installée l'antenne du bâtiment et de la hauteur du réflecteur radar par rapport au plan d'eau. L'expérience montre que sur le Danube, vu la grande largeur du fleuve, cette distance-limite est d'environ 2 km.

En principe, pour assurer la perceptibilité minimum sur l'écran des signaux munis de réflecteur radar, il faut qu'auprès de 10 tours de l'antenne du radar l'image du signal apparaisse au moins 8 fois. Vu que la perceptibilité des signaux sur l'écran dépend essentiellement de la distance bâtiment-signal et des dimensions du réflecteur radar, pour assurer la perceptibilité minimum sur ladite distance de 2 km la réflexion dans chaque direction doit être égale à celle d'un disque de 60 cm de diamètre.

Les bâtiments ou autres objectifs se trouvant à la surface de l'eau peuvent être perçus et distingués sur l'écran du radar nettement séparés les uns des autres si leur distance de la rive et la distance entre eux n'est pas inférieure à 15 m.

Selon l'expérience des bateliers utilisant le radar, les passes et les piles des ponts ne sont pas toujours suffisamment distingables sur l'écran du radar. Pour cette raison, afin d'assurer le passage sans danger des passes navigables des ponts, il faut placer des deux côtés de la passe, à 15—20 m en aval et en amont, des bouées munies de réflecteurs radar.

Les dangers nautiques et les ouvrages hydrotechniques (bâtiments coulés, épis, traverses, etc.) situés dans le lit doivent être balisés par des signaux pourvus de reflecteurs radar. Si les épis et traverses balisés de signaux à radar se trouvent le long d'une des rives tandis que le chenal

suit la rive opposée qui est basse et plate, des signaux au réflecteur radar pourront être placés également sur cette rive afin de faciliter l'orientation des bâtiments naviguant au radar.

En principe, lors de l'utilisation de réflecteurs radar sur les signaux de balisage du Danube, il convient d'observer la règle selon laquelle les réflecteurs radar ne doivent pas modifier la forme du signal. Leur couleur doit également correspondre à la couleur du signal donné.

L'Appareil de la Commission du Danube a rédigé et publié en 1961 une information sur l'emploi du radar en navigation fluviale, qui contient des dispositions et des données plus détaillées sur l'utilisation des réflecteurs radar sur les signaux de balisage du Danube ainsi que quelques principes de l'utilisation des installations de radar sur les bâtiments de navigation fluviale. Cette information a été diffusée en son temps à tous les pays danubiens et aux administrations fluviales spéciales.

INFORMATION

sur les relations de la Commission du Danube avec les organisations internationales

Dans son activité déployée au cours de la période écoulée, dans le domaine des relations entre la Commission du Danube et les autres organisations internationales l'Appareil a été guidé par les conclusions de la XXI[e] session de la Commission, qui a concerté la position de principe dans la question du développement de ces relations.

Les nombreux problèmes posés devant la Commission et ayant trait à des domaines variés de la navigation, l'importance de leur solution, la riche expérience de la Commission du Danube, de même que l'esprit de coopération qui règne au sein de la Commission ont suscité un intérêt croissant à l'égard de son activité de la part des diverses organisations internationales et autres organisations intéressées. D'autre part, il est évident que l'examen des problèmes liés à la navigation sur les voies navigables intérieures et leur solution dans le cadre d'autres organisations internationales présentent un intérêt pour la Commission du Danube aussi au point de vue d'un échange d'expériences utile.

En conséquence, le cadre des questions à l'élaboration desquelles la Commission collabore avec d'autres organisations internationales s'occupant des problèmes relevant de la navigation fluviale s'élargit constamment.

I.

Dans la période écoulée, l'Appareil a poursuivi les relations avec les organisations internationales gouvernementales avec lesquelles des contacts ont déjà été établis antérieurement et, dans la mesure du possible, a tâché de les élargir.

Organisation Météorologique Mondiale

L'arrangement de travail conclu entre la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale a donné la possibilité d'élargir la coopération dans le domaine de la météorologie hydrologique. Les représentants du Secrétariat de ladite Organisation prennent régulièrement part aux sessions et aux réunions d'experts de la Commission aux-

quelles sont examinées des questions d'ordre hydrométéorologique. Cette collaboration s'est avérée utile surtout dans la solution des questions présentant un intérêt pratique pour la navigation danubienne et permettra de développer à l'avenir l'échange d'expériences dans ce domaine.

Le IV[e] Congrès de l'Organisation Météorologique Mondiale, qui s'est tenu en avril 1963 à Genève, a approuvé les contacts établis et l'arrangement de travail conclu entre les organes exécutifs de la Commission du Danube et l'Organisation Météorologique Mondiale, en notant en même temps l'utilité de développer cette coopération.

Dans l'intérêt du développement de l'échange d'expériences, l'Appareil a estimé utile de prévoir l'élaboration d'une information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie, qui pourra être mise à la disposition des organisations intéressées s'occupant des questions de l'hydrométéorologie des fleuves internationaux.

Commission Economique pour l'Europe de l'ONU

La collaboration avec la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU a continué à se développer. Les fonctionnaires de l'appareil de la Commission ont participé aux travaux des organes de cette Organisation qui s'occupent de l'étude et de l'examen des questions relevant du domaine de la navigation fluviale, à savoir aux travaux du Comité des transports intérieurs, du Sous-Comité des transports par voie navigable, du Groupe de travail du droit fluvial, du Groupe de travail d'experts en documents statistiques, du Groupe d'experts chargé de l'unification des règlements de police et de la signalisation en navigation intérieure, du Groupe d'experts chargé d'étudier les problèmes de création d'un réseau unifié de voies navigables européennes d'intérêt international, du Groupe de rapporteurs pour l'examen des questions du jaugeage des bâtiments de navigation intérieure, du Groupe d'experts pour l'étude des signaux acoustiques.

Au cours de l'examen des divers problèmes dans le cadre des organes de la CEE s'occupant des questions de la navigation fluviale, il a pu être constaté que l'expérience acquise par la Commission du Danube et les résultats qu'ont donnés son activité sont appréciés, et qu'en beaucoup de cas il en est tenu compte dans la solution de nombreux problèmes de la navigation fluviale. Ceci appert aussi du fait que plusieurs documents de ces organes portant sur des questions comme par exemple la classification statistique, les caractéristiques techniques des voies navigables élaborées dans le cadre de la création du réseau unifié de voies navigables européennes d'intérêt international, les gabarits de ces voies navigables, les tirants d'eau des bâtiments, etc. se réfèrent aux solutions de la Commission du Danube.

Il y a lieu de noter également que pendant son séjour à Budapest, le Secrétaire Exécutif de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU a rendu visite à la direction de l'Appareil de la Commission pour un échange de vues sur les relations et la collaboration entre le Secrétariat de la CEE et l'Appareil de la Commission du Danube.

Agence Internationale de l'Energie Atomique

La collaboration avec l'Agence Internationale de l'Energie Atomique se réalise sur la base de l'échange de lettres qui a eu lieu entre les Secrétariats des deux Organisations. Pendant la période écoulée, les relations de travail ont été poursuivies et un échange de documentation s'est établi entre nos Organisations. D'autre part, le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube a eu un échange de vues utile avec le Directeur général de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique sur les possibilités du développement de la collaboration entre les Secrétariats des deux Organisations.

Institut International pour l'Unification du Droit Privé

La collaboration avec cet Institut est poursuivie. Il est à noter que l'Institut a organisé en 1963 une Rencontre des organisations internationales s'occupant de l'unification du droit, qui a réuni un grand nombre d'organisations intergouvernementales. La Commission du Danube y a été également invitée et l'intervention sur l'expérience acquise par la Commission dans le domaine de l'unification de la réglementation dans diverses matières liées à la navigation sur le Danube a été accueillie avec intérêt par les autres organisations.

II.

Dans son activité, l'Appareil de la Commission a également tâché d'établir de nouveaux contacts de travail en vue de la collaboration avec d'autres organisations internationales gouvernementales.

Union Internationale des Télécommunications

Ayant en vue que dans le cadre de la Commission du Danube sont aussi traitées des questions relevant de la radiocommunication des bâtiments, l'Appareil de la Commission s'est adressé au Secrétariat de l'Union Internationale des Télécommunications en le priant de déléguer des représentants pour participer à la réunion d'experts des pays danubiens s'occupant de cette question. Le Secrétariat de cette Organisation a accueilli cette initiative favorablement et un représentant de l'UIT a pris part aux travaux de ladite réunion d'experts; cette participation s'est avérée très utile dans l'examen des problèmes correspondants. L'UIT a également délégué son représentant à la XXII[e] session de la Commission du Danube.

L'Appareil de la Commission et le Secrétariat de l'Union Internationale des Télécommunications ont procédé aussi à un échange de documentations et de publications. En résultat de ce qui précède des contacts de travail se sont établis entre la Commission du Danube et l'Union Internationale des Télécommunications.

Ayant en vue l'utilité de collaborer dans ce domaine avec l'Union Internationale des Télécommunications, qui est une institution spécialisée des Nations Unies, il serait opportun que la XXII[e] session donne son accord de principe quant à la poursuite des contacts en vue de réaliser avec cette organisation une collaboration permanente dans les questions présentant un intérêt commun.

Commissions Economiques de l'ONU pour l'Afrique, l'Amérique Latine, l'Asie et l'Extrême-Orient

L'Appareil de la Commission s'est adressé aux Secrétariats des Commissions économiques pour l'Afrique et l'Amérique Latine pour demander leur avis sur la possibilité d'établir des contacts de travail et une coopération dans le domaine de la navigation intérieure en leur proposant en même temps un échange régulier de documentations et de publications respectives. Cette proposition a trouvé un accueil favorable de la part des Secrétariats de ces deux Organisations, qui ont manifesté un grand intérêt à l'égard de l'activité de la Commission du Danube. En résultat, un échange de publications s'est déjà réalisé et sera continué à l'avenir également, conformément à ce qui a été convenu.

Il est à noter, qu'entre autres possibilités, le Secrétariat de la Commission Economique pour l'Amérique Latine, dans sa réponse, a aussi relevé la possibilité de l'établissement d'autres formes de collaboration à l'avenir avec la Commission du Danube, comme par exemple dans le domaine des programmes d'assistance technique des Nations Unies, en se référant à ce qu'il s'est souvent avéré difficile de recruter des experts d'assistance technique pour les pays d'Amérique Latine en matière des problèmes de la navigation fluviale.

Tenant compte des contacts déjà réalisés avec la Commission Economique de l'ONU pour l'Asie et l'Extrême-Orient, l'Appareil de la Commission s'est adressé également au Secrétariat de cette organisation en vue de réaliser un échange régulier de publications et de documentation.

Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation

L'Appareil de la Commission a informé les pays membres sur l'échange de lettres avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation au sujet de la possibilité de l'établissement de contacts entre cette Organisation et la Commission du Danube. Une information détaillée contenant les opinions des pays membres sur cette question a été envoyée à tous les représentants.

Dans le cas où la Commission prendra une décision positive au sujet de l'établissement de contacts avec l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, il serait opportun que l'Appareil soit chargé de prendre les mesures nécessaires correspondantes.

III.

L'Appareil de la Commission a continué à entretenir des relations de collaboration avec des organisations non gouvernementales et à participer à diverses autres réunions traitant des questions présentant de l'intérêt pour la Commission du Danube.

L'Apparel a participé ainsi à la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne, qui a manifesté un grand intérêt aux solutions et documents adoptés par la Commission et revêtant une importance pratique pour la navigation danubienne.

Sur l'invitation de divers organisations internationales et organes compétents des pays danubiens, les fonctionnaires de la Commission du Danube ont également participé à la Conférence internationale sur les problèmes de la prévision hydrologique, à la Conférence de la Société Internationale de Limnologie, au voyage d'étude sur le Rhin et la Moselle, organisé par l'Institut d'essai de la signalisation fluviale et maritime de la R. F. d'Allemagne et ont rendu visite à l'Institut Fédéral des Statistiques de la RSF de Yougoslavie.

D'autre part, il est à mentionner que dans la période écoulée un intérêt croissant à l'égard de la Commission du Danube s'est manifesté aussi de la part des organismes spécialisés et des institutions, ce dont témoignent les fréquentes demandes de renseignements sur l'activité de la Commission et les nombreuses commandes de publications de la Commission, telles par exemple de la part de l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (Paris), du Bureau International du Travail (Genève), de l'Union des Associations Internationales (Bruxelles), du Centre National de documentation scientifique et technique (Bruxelles), de la Bibliothèque du Congrès (Washington), de l'Université de Californie, de l'Université de Chicago, de l'Université de North Carolina (USA), des Instituts de Recherches de Kiel, du Centre de Bibliographie (Londres) et d'autres, ainsi que de la part de divers intéressés de France, de RF d'Allemagne, de Finlande, de République Arabe Unie, des Indes, des Etats-Unis d'Amérique, etc.

L'Appareil a donné suite à toutes ces demandes et a pris des mesures afin que des renseignements sur la Commission du Danube et sur son activité soient reflétés dans les divers annuaires et publications des organisations internationales.

En rapport avec ce qui précède, l'Appareil a estimé utile de proposer dans le projet de plan de travail la préparation d'une brochure comportant des renseignements d'ordre général sur les buts et l'activité de la Commission, ce qui, vu l'intérêt croissant manifesté par de nombreuses organisations et institutions spécialisées à l'égard de son activité permettra de refléter plus amplement le travail de la Commission.

En conclusion, on peut constater que dans la période traitée des résultats positifs ont été obtenus, qui ont permis de développer davantage les relations internationales de la Commission du Danube, ce qui a aussi contribué à l'extension de l'activité de la Commission ainsi qu'à l'affirmation de son prestige sur le plan international.

Il y a lieu de mentionner que la conclusion de la Convention sur les privilèges et immunités de la Commission du Danube et de l'Accord entre le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube relatif au siège de la Commission du Danube en République Populaire Hongroise et leur enregistrement auprès du Secrétaire Général de l'ONU contribueront aussi au renforcement de la position et de l'autorité de la Commission du Danube en tant qu'organisation internationale intergouvernementale.

RAPPORT

de la réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions techniques

(20—24 janvier 1964)

La réunion d'experts des Etats danubiens pour les questions techniques, convoquée conformément au point 12 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, s'est déroulée du 20 au 24 janvier 1964.

La réunion a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube, Monsieur Pišek qui, dans son allocution, a exposé les buts de la convocation de la réunion et a indiqué que celle-ci était chargée d'examiner des questions importantes, qui se rapportent à la poursuite de la mise au point des méthodes servant à l'étude du régime des seuils, à la détermination du bilan hydrique sur les divers secteurs du Danube au point de vue de l'économie des eaux, aux mesures concrètes applicables dans la lutte contre les glaces et le danger d'inondation en période de glaces, qu'ont élaborées les experts de la République Populaire Hongroise, ainsi qu'à l'établissement de la liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur la base du débit d'eau. Toutes ces questions doivent être examinées de manière que les décisions adoptées contribuent à l'amélioration des conditions de la navigation.

Poursuivant son discours, Monsieur Pišek a indiqué que l'application des décisions qui seront adoptées au sujet du régime des seuils permettra non seulement d'observer le régime des seuils, mais également d'améliorer les conditions de la navigation, et facilitera aussi l'adoption de décisions au sujet des travaux de régularisation à exécuter.

Parlant de l'établissement du bilan hydrique, Monsieur Pišek a fait remarquer que c'est une nouvelle tâche de la Commission du Danube, et a souligné que le calcul du bilan d'eau donnera non seulement le tableau actuel de l'état du fleuve mais également le tableau futur, et qu'avec la collaboration de tous les Etats danubiens il sera possible d'adopter en temps utile des mesures adéquates, garantissant des conditions favorables pour la navigation internationale.

Monsieur Pišek a noté que le projet de propositions présenté par la République Populaire Hongroise est un exemple de la méthode de travail positive appliquée au sein de la Commission du Danube, et

c'est dans cet esprit que la République Populaire Hongroise s'est engagée à préparer une documentation volumineuse, scientifiquement argumentée, laquelle sera sans nul doute fort utile pour tous les Etats danubiens.

Aux travaux de la réunion ont pris part des représentants 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 Socialiste Fédérative de Yougoslavie et du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne.

De la part de l'Appareil de la Commission, aux travaux de la réunion ont pris part MM. Fekete, Tarapčik, Gorbatchov, Atanassov, Nikolov, Schreiber, Iankovici, Antos, Kubica, Wolfzettel.

Sur proposition des experts de la République Populaire Roumaine et de la République Populaire Hongroise, Monsieur Logatchov, expert de l'URSS, a été élu président de la réunion et Monsieur Müllner, expert de la République d'Autriche, vice-président.

La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Examen du projet d'instruction pour la présentation des données selon le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube.

2. Examen du projet de Questionnaire pour le rassemblement des données en vue de l'étude du bilan d'eau, élaboré sur la base des propositions reçues des Etats danubiens.

3. Examen du projet de propositions au sujet des mesures d'ordre pratique à adopter dans la lutte contre les glaces.

4. Divers.

ad point 1 — Examen du projet d'instruction pour la présentation des données selon le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube.

Après avoir examiné le projet d'instruction et le mode de dépouillement et de publication des données reçues, la réunion d'experts a souligné combien il était important d'observer les dispositions établies pour remplir la fiche de seuil adoptée et de présenter à l'Appareil de la Commission du Danube ces données qui servent les buts pratiques de la navigation.

Il a été noté que certains pays fournissent à l'Appareil de la Commission uniquement des renseignements d'ordre général ou indiquent dans la fiche seulement les données sur les niveaux d'eau sans y mentionner les profondeurs, ou bien indiquent la profondeur minima observée un jour d'un mois donné sans indiquer les profondeurs relevées avant et après ce jour. La réunion d'experts estime que lors de l'envoi de leurs données les organismes compétents des Etats danubiens devraient appliquer les recommandations adoptées par la Commission du Danube.

La réunion a approuvé le projet d'instruction pour la présentation des données au formulaire de fiche de seuil élaboré par l'Appareil de la Commission en y apportant les précisions suivantes aux alinéas qui se réfèrent aux paragraphes des Recommandations relatives à la poursuite de la coordina-

tion des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube:

Ad § 23 — Ajouter après les mots « marquant le chenal », les mots « c'est-à-dire à droite et à gauche du chenal », et après les mots « si la profondeur tombe », les mots « sous 20 dm en amont de Devín et 25 dm en aval de Devín ».

Ad § 24 — Ajouter après les mots « entre les signaux de balisage marquant le chenal », les mots « c'est-à-dire entre les côtés droit et gauche du chenal, perpendiculairement à l'axe du chenal ».

Partant de l'utilité pratique des données à fournir, la réunion d'experts a jugé qu'il ne serait pas utile d'envoyer à l'Appareil de la Commission et de publier les données sur les profondeurs mesurées sur les crêtes des seuils, suivant l'axe du chenal, comme prévu au § 23 desdites Recommandations.

La réunion d'experts estime qu'il serait désirable qu'à la XXII[e] session le groupe de travail pour les questions nautiques examine l'utilité d'envoyer à l'Appareil de la Commission les données sur les profondeurs minima sur les secteurs de seuils limitatifs auprès des largeurs de chenal réduites à des limites permettant la navigation en sens unique, compte tenu de la composition admise pour les convois sur les sections correspondantes. Quoique l'établissement de la navigation en sens unique réduise la capacité d'écoulement du secteur donné, elle permet cependant de mieux utiliser la profondeur de passage sur les seuils et en conséquence d'augmenter le degré d'utilisation de la capacité de chargement des bâtiments, et en fin de compte contribue à l'amélioration de l'exploitation de la flotte.

Au cas où le groupe de travail pour les questions nautiques arriverait à une solution satisfaisante, les données devront être envoyées dans la forme ci-dessous, selon l'exemple du seuil Szöd, km 1675—1676, d'après la situation au 3 novembre, figurant à la page 60 de la publication « Fiches des seuils sur le Danube en 1962 »:

1	2	3	4
3	116	17/20/	100/40/

Les valeurs de la profondeur et de la largeur du chenal permettant de pratiquer la navigation en sens unique figurent entre parenthèses.

La réunion a écouté la déclaration de l'expert du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, selon laquelle les seuils se trouvant sur le secteur allemand du Danube sont stables, et qu'après l'achèvement des travaux de régularisation dont l'exécution est envisagée jusqu'à la fin de 1965, les profondeurs rapportées à l'ENR y seront de 18,5 dm. En outre, un projet de canalisation du fleuve est en voie de préparation pour le secteur en aval de Regensburg.

En ce qui concerne les plans des seuils, la réunion d'experts a jugé utile que les organismes compétents des Etats danubiens envoient à l'Appa-

reil de la Commission seulement les plans des sections des seuils limitatifs.

La réunion d'experts a également discuté de la méthode de dépouillement des données et du mode de publication des données relatives aux seuils en 1962, et a été de l'avis qu'avec quelques précisions ayant trait aux questions techniques de l'édition, cette publication pourrait servir de modèle. La réunion d'experts recommande à la session de faire publier à l'avenir les données sur les seuils non pas comme matériau de travail, mais comme publication régulière de la Commission du Danube.

Ad point 2 — Examen du projet de Questionnaire pour le rassemblement des données en vue de l'étude du bilan du débit d'eau, élaboré sur la base des propositions reçues des Etats danubiens.

La réunion d'experts a examiné avant-projet de Questionnaire et le tableau comparatif des propositions des Etats danubiens, présentés à ce sujet.

Dans son travail la réunion s'est basée sur la deuxième variante du projet de Questionnaire préparé par l'appareil après la réception des réponses des Etats danubiens.

Au cours de la discussion, les experts ont exprimé nombre d'observations et de points de vue tant au sujet du projet de Questionnaire que sur la méthode de calcul du bilan d'eau.

Les experts sont convenus d'intituler le questionnaire « Questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires pour l'étude du bilan d'eau sur les secteurs du Danube au point de vue de l'économie des eaux, et influence de ses modifications sur les gabarits de la voie navigable. »

Afin de simplifier le Questionnaire et de faciliter le travail des organismes compétents des Etats danubiens en ce qui concerne la présentation des données, la réunion d'experts a décidé de réduire le Questionnaire proposé en en biffant la partie concernant les données sur l'influence de la modification du bilan d'eau sur les paramètres du chenal. Cette partie serait élaborée par l'Appareil de la Commission sur la base des données reçues au sujet du bilan. La partie se rapportant aux pertes non récupérées a été également biffée et les experts sont convenus d'indiquer ces données dans la colonne « Prise d'eau à d'autres fins ».

Les experts sont également convenus que les données sur les prises et restitutions d'eau devraient être présentées pour deux années: l'une avec la fréquence de débit de 95% et l'autre de 75%.

La réunion a reconnu qu'il serait nécessaire d'indiquer dans le questionnaire en m^3/sec et par mois la valeur totale de la prise d'eau moyenne sur le secteur et du débit resténs le lit en aval du profil de jaugeage.

Tenant compte de ces modifications, la réunion a préparé une variante définitive (voir annexe 2*) qui réserve les colonnes indiquant la dénomination de l'ouvrage et sa position.

En ce qui concerne la présentation des données à ces colonnes, la réunion, tenant compte de l'opinion exprimée par les experts, a convenu de la considérer comme facultative, chaque pays pouvant, selon son désir,

* Se trouve dans les archives de la Commission.

communiquer soit la dénomination de l'ouvrage et le kilomètre auquel il se trouve, soit se limiter à l'indication des limites du secteur.

De même, en ce qui concerne la partie du questionnaire qui se rapporte aux valeurs des prises et des restitutions d'eau, il a été convenu que l'on pourra indiquer dans ces colonnes soit les buts de la prise d'eau dans chaque cas séparément, soit seulement la valeur totale de la prise et de la restitution d'eaux, sans en indiquer le but.

Les experts de la République Populaire Roumaine ont exprimé l'avis que du point de vue de la satisfaction des besoins de la navigation internationale sur le Danube, il convient de communiquer à l'Appareil de la Commission les données prévues dans le questionnaire seulement si les prises d'eau actuelles ou envisagées ont ou auront dans le secteur aval une influence négative sur les gabarits de chenal recommandés par la Commission du Danube.

Tenant compte de la complexité de la question de l'étude du bilan d'eau du Danube, les experts ont jugé possible de se prononcer encore une fois sur le questionnaire élaboré par le groupe d'experts, lors de son examen en réunion du groupe de travail de la session ordinaire.

La réunion d'experts propose d'après que le groupe de travail pour les questions nautiques l'aura examiné et y aura éventuellement introduit des amendements, la session ordinaire de la Commission du Danube approuve le questionnaire pour le rassemblement des données nécessaires pour l'étude du bilan d'eau sur les secteurs du Danube au point de vue de l'économie des eaux et pour l'étude de l'influence de ses modifications sur les gabarits de la voie navigable; recommande aux pays danubiens d'envoyer à l'Appareil de la Commission les données prévues dans le questionnaire; charge l'Appareil de la Commission de dépouiller les données reçues afin d'établir le bilan général des eaux du Danube.

Ad point 3 — Examen du projet de propositions au sujet des mesures d'ordre pratique à adopter dans la lutte contre les glaces.

Ayant examiné la proposition de la République Populaire Hongroise concernant les mesures d'ordre pratique à prendre dans la lutte contre les glaces, la réunion d'experts en a adopté les trois premiers points dans la rédaction suivante:

1. L'une des méthodes pouvant contribuer à l'amélioration des conditions du régime des glaces et prévenir les embâcles et les inondations en période de glaces est la régularisation du lit. Pour cette raison, la réunion d'experts juge utile que la Commission du Danube adopte à sa prochaine XXIIe session la décision suivante:

— Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'élaborer et d'envoyer à l'Appareil de la Commission du Danube jusqu'à fin juin 1965 leurs projets de plan pour la deuxième période (1966—....) de la Première étape des grands travaux sur le Danube, compte tenu de la nécessité de faciliter notablement des glaces et de l'efficacité de la lutte contre elles. Ces projets devraient contenir des données sur les lieux où seront exécutés des travaux de régularisation, sur le caractère, le volume et le coût de ces travaux ainsi que sur le terme et l'ordre

de succession de leur exécution. Les projets doivent caractériser l'état du lit avant l'exécution des travaux de régularisation (profondeur, largeur et rayon de courbure) et indiquer les résultats escomptés après leur exécution.

— Charger l'Appareil de la Commission de préparer sur la base de la documentation reçue jusqu'à la fin de 1965 le projet de plan pour la deuxième période (1966—....) de la première étape des grands travaux sur le Danube qui, après examen en réunion d'experts pour les questions techniques, devra être soumis à la XXIV[e] session de la Commission du Danube.

2. L'état du lit influençant le régime des glaces du Danube, duquel dépend la durée de l'interruption de la navigation, la réunion d'experts estime utile que la Commission du Danube adopte à sa prochaine XXII[e] session la décision suivante:

— Recommander aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'inclure dans l'information sur l'entretien du chenal navigable à présenter pour un terme fixé, un chapitre sur les phénomènes de glaces (comme par exemple caractéristiques du charriage, prise du fleuve, bouchons et embâcles, données sur les causes de leur formation, mesures et moyens de lutte contre les glaces).

— Charger l'appareil de la Commission d'élargir, sur la base de la documentation reçue, l'information sur l'entretien du chenal en y ajoutant un nouveau chapitre sur les phénomènes de glaces.

3. La durée de la prise du fleuve peut être réduite et sa formation retardée par utilisation de brise-glace pour la destruction de la couche de glace et la suppression des embâcles. Ces derniers peuvent être également détruits par l'utilisation d'explosifs, suivie du travail des brise-glace pour morceler les glaces. L'opportunité de l'emploi d'explosifs doit dans chaque cas être examinée par les organismes compétents des Etats danubiens, compte tenu de toutes les conséquences que peuvent avoir les explosions.

4. Tenant compte de l'importance des propositions contenues dans ce point et désirant permettre aux organismes compétents des Etats danubiens d'étudier en détail ce matériau, la réunion a jugé utile de les prier d'envoyer à l'appareil leurs observations sur les propositions de la République Populaire Hongroise jusqu'au 1er avril 1964 afin que la prochaine session de la Commission du Danube puisse adopter une décision à ce sujet.

La réunion a noté que les spécialistes de la République Populaire Hongroise ont rassemblé, dépouillé et analysé une documentation volumineuse sur le régime des glaces de tout le parcours navigable du Danube et ont ainsi accompli un grand et important travail; les déductions auxquelles ils sont arrivés présentent un grand intérêt tant du point de vue scientifique que pratique et surtout du point de vue des intérêts de la navigation. Pour que les organismes intéressés de tous les Etats danubiens puissent se servir de cet ouvrage des spécialistes hongrois, la réunion a jugé utile que l'Appareil de la Commission le fasse ronéotyper dans un nombre d'exemplaires suffisant et le diffuse aux Etats danubiens.

Ad point 4 — Divers.

a) Information de l'Appareil de la Commission sur l'établissement d'une nouvelle liste des stations hydrométriques principales pour le calcul de l'ENR sur la base des débits d'eau.

b) Déclaration de la délégation hongroise au sujet de la préparation d'un rapport scientifique sur le régime des glaces du secteur Regensburg—Gönyű.

Après avoir écouté l'information de l'Appareil de la Commission, la réunion d'experts en a pris note et recommande d'inclure dans la liste des stations hydrométriques principales les stations hydrométriques Oriahovo et Somovit situées sur le secteur bulgare du Danube (voir annexe 3*).

La réunion a jugé utile d'adopter pour le calcul de l'ENR une période de 40 ans, de 1924 à 1963, et d'achever le calcul du nouvel ENR jusqu'à la fin de 1966, afin que sa modification conformément aux Recommandations adoptées pour l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'ENR sur le Danube puisse être réalisée au début de 1966.

La réunion a pris note de la déclaration des experts de la République Populaire Hongroise, selon laquelle le plan de travail de l'Institut de Recherches d'Hydraulique Scientifiques prévoit la publication, pour la fin de 1964, d'un ouvrage scientifique sur le régime des glaces du Danube. Cet ouvrage contiendra l'analyse des données statistiques pour le secteur Regensburg—Sulina et celle de l'influence de l'éclusage sur le régime des glaces du fleuve. La délégation hongroise est prête — en connexion avec le point 5 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 — de remettre cet ouvrage à l'Appareil de la Commission en vue de son utilisation et de sa publication dans les langues officielles de la Commission du Danube.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

RAPPORT

de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques

(9—11 décembre 1963)

La deuxième réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions statistiques, convoquée conformément au point 36 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964 adopté par la XXI[e] session de la Commission, a tenu ses séances à Budapest du 9 au 11 décembre 1963.

Aux travaux de la réunion ont pris part 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 Socialiste Fédérative de Yougoslavie et du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne.

De la part de l'appareil de la Commission aux travaux de la réunion ont pris part MM. Androne, Fekete, Paunović, Gorbatchov, Sadovnikov, Kocsis, Jović.

Sur proposition des experts de la République Populaire Hongroise et de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. N. Ocănoaia (République Populaire Roumaine) a été élu président et M. J. Krivánek (République Socialiste Tchécoslovaque), vice-président de la réunion.

Lors de l'examen de l'ordre du jour, le directeur de l'appareil de la Commission a informé les experts que conformément au point 33 du plan de travail de la Commission, l'appareil a élaboré une méthode de regroupement des données statistiques sur le trafic-marchandises reçues de la part de l'Autriche, de la Yougoslavie et de la République Fédérale d'Allemagne, par rapport à la classification statistique des marchandises adoptée par la Commission du Danube. La réunion d'experts a jugé utile d'écouter l'information de l'Appareil à ce sujet, et à cette fin elle a décidé de compléter l'ordre du jour par un point « Divers ».

En conséquence, la réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Examen du projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube sur le transport de voyageurs sur le Danube.

2. Adoption de recommandations quant au terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données relatives au transport de voyageurs sur le Danube.

3. Divers.

En vertu de l'ordre du jour adopté, la réunion a examiné les questions suivantes:

ad point 1 — Projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube sur le transport de voyageurs sur le Danube (doc. RE/1963—2—1).*

La réunion d'experts a examiné le projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube sur le transport de voyageurs, élaboré par l'Appareil de la Commission et en a donné une appréciation positive. En conséquence, les experts ont décidé de présenter ce projet à l'approbation de la session de la Commission du Danube après y avoir apporté les compléments et les amendements rédactionnels suivants:

Définition 1 — Bateau à passagers

Les experts ont accepté les valeurs proposées dans le projet, à savoir: au moins 50 C.V.E. pour la puissance et plus de 12 personnes pour la capacité de transport.

De même, il a été décidé d'indiquer également la fonction publique du moyen de transport et ainsi la définition « bateau à passagers » a été adoptée avec la modification suivante: ajouter après le mot « bateau le terme « service public » et remplacer les mots « d'au moins 13 voyageurs » par les mots « de plus de 12 personnes ».

Définition 2 — Nombre de places pour voyageurs

Biffer les mots « affecté au transport de voyageurs par voie d'eau intérieure ».

Définition 3 — Bateau à passagers exploité au cours de l'année

Biffer dans le texte russe les mots « . . . под этим термином подразумевается . . . » et libeller la définition comme suit: « tout bateau à passagers exploité selon l'horaire publié pour les bateaux à passagers, ainsi que tout bateau effectuant des trajets d'occasion pour le transport de voyageurs, indépendamment de sa période d'exploitation au cours de l'année considérée ».

Définition 4 — Ligne régulière de transport de passagers

Biffer dans le texte russe les mots « . . . под этим термином подразумевается . . . » et libeller la définition comme suit: « toute ligne de transport de voyageurs sur le Danube fonctionnant selon l'horaire de transport de passagers publié pour la période en cours, indépendamment de la durée de service de cette ligne ».

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Définition 5 — Ligne interne
Biffer les mots « ou vice-versa ».

Définition 7 — Longueur de la ligne de transport de voyageurs
Biffer dans le texte russe le mot «непосредственно».

Définition 8 — Voyageur
Modifier le texte comme suit: « Toutes personnes effectuant un voyage sur un bateau à passagers et munies d'un document de transport (billet de voyage) payé, y compris les personnes munies d'un billet de service gratuit.

L'équipage et toutes autres personnes chargées d'une mission de service en connexion avec le bateau donné ne sont pas considérées comme des voyageurs. »

Définition 9 — Passager-touriste
Libeller cette définition comme suit:

« Toute personne voyageant munie d'un document de tourisme (bon de vacance, bon de séjour, etc.) comprenant le prix du voyage par bateau. »

Définition 10 — Voyageur transporté
Il a été décidé de biffer la définition « Voyageur transporté » proposée dans le projet et d'inclure sous point 10 la définition « Nombre de voyageurs transportés » qui figure sous point 14 du projet.

En ce qui concerne la définition « Nombre de voyageurs transportés », il convient d'ajouter après les mots « sur les bateaux » le terme « à passagers » et remplacer les mots « en vertu des documents de transport» par les mots « compte tenu de la définition adoptée pour le terme 'Voyageur' » et d'ajouter à la définition un alinéa libellé comme suit: « Les données sur le transport de touristes seront incluses dans le relevé statistique général du transport de voyageurs. Le transport de voyageurs sur des bateaux affrêtés sera relevé dans les statistiques du pays qui a affrêté le bateau ».

Changer l'ordre des définitions 11 et 12.

Définition 11 — Distance
Libeller cette définition comme suit: « La distance de transport des voyageurs est la distance entre les points d'embarquement et de débarquement des voyageurs, déterminée selon l'Indicateur kilométrique publié par la Commission du Danube*.

Définition 13 — Distance moyenne de transport
Biffer l'astérisque; le texte reste sans modification.

La définition « Nombre de voyageurs transportés » a été incluse sous point 10.

* Voir définition « longueur de la ligne de transport de voyageurs ».

Définitions 15, 16 et 17 (ancienne numération)

Il a été décidé de biffer les titres « Trafic international », « Trafic interne » et «Trafic urbain » de ces définitions et de les remplacer par les termes figurant dans les formulaires St-10 et St-11 adoptés par la Commission du Danube, et de modifier également leur ordre de la manière suivante:

Définition 14 — Nombre de voyageurs transportés en trafic international

Biffer dans le texte les mots « sur bateau à passagers de ligne internationale danubienne » et les remplacer par les mots « sur le Danube, à bord de bateaux à passagers ».

Définition 15 — Nombre de voyageurs transportés dans les limites du pays

Modifier la rédaction du texte comme suit: « Nombre de voyageurs transportés sur le Danube sur des bateaux à passagers dans les limites du pays communiquant les données statistiques ».

Définition 16 — Nombre de voyageurs transportés sur des bateaux de transport urbain

Libeller le texte comme suit: « Nombre de voyageurs transportés sur le Danube sur des bateaux à passagers affectés au transport urbain dans les limites des frontières administratives d'une localité, indépendamment de l'autorité administrative dont ressortit le bateau ».

La réunion d'experts a prié l'Appareil de la Commission d'établir la rédaction définitive du projet de terminologie et de définitions statistiques conformément aux modifications susmentionnées et de le soumettre à l'approbation de la session ordinaire de la Commission du Danube.

ad point 2 — Adoption des recommandations quant au terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données relatives au transport des voyageurs sur le Danube

A l'issue de l'échange de vues, les experts sont convenus de recommander à la session de la Commission du Danube d'introduire à partir du 1er janvier 1964 les formulaires St-10 et St-11 adoptés par la XXIe session de la Commission pour le rassemblement des données statistiques sur le transport de voyageurs sur le Danube (doc. CD/SES 21/46) afin que les premières données sur le transport de voyageurs en 1964 soient présentées à la Commission du Danube au début de 1965.

ad point 3 — Divers

Les experts ont écouté l'information de l'Appareil de la Commission du Danube sur la méthode élaborée sur la base des données fournies par la Yougoslavie, l'Autriche et la République Fédérale d'Allemagne pour le regroupement des données statistiques et la comparaison de la Classification des marchandises adoptée par la Commission du Danube à la Classification sommaire des marchandises adoptées par la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU.

La méthode de regroupement des données statistiques sur le trafic-marchandises sur le Danube proposée par l'appareil permet de regrouper les données fournies selon 20 catégories de marchandises par rapport aux 11 groupes de la Classification de la Commission du Danube, et d'assurer la comparabilité des données sur le trafic-marchandises pour tout le Danube. La réunion d'experts a pris note de cette information.

La réunion a relevé l'utilité de l'initiative de l'appareil de la Commission dans le domaine de l'élaboration d'une série de documents statistiques et d'instructions méthodologiques qui améliorent la qualité des statistiques. Les experts ont également noté l'utilité de l'Annuaire statistique publié par la Commission du Danube. L'inclusion dans l'Annuaire des données sur la flotte de transport de marchandises et de passagers ainsi que des données sur le trafic-marchandises des ports, sur les mouvements et les courants des marchandises sur le Danube, accroît l'importance pratique de cet ouvrage et permettra de l'utiliser pour la solution de problèmes économiques et techniques liés à la poursuite du développement de la navigation sur le Danube.

La réunion d'experts attire l'attention sur l'utilité de la poursuite du développement et de la consolidation des contacts entre les services de statistiques des Etats danubiens et l'Appareil de la Commission dans le domaine des questions relevant de la méthodologie des statistiques danubiennes, et l'opportunité de l'organisation d'un échange des expériences acquises en cette matière.

En conclusion, la réunion d'experts a jugé possible de soumettre à l'examen de la session ordinaire de la Commission du Danube les projets suivants:

1. Projet de terminologie et de définitions statistiques aux formulaires de la Commission du Danube pour le rassemblement des données sur le transport de voyageurs sur le Danube*.

2. Projet de Recommandations quant au terme de l'introduction des formulaires pour le rassemblement des données relatives au transport de voyageurs sur le Danube*.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

RAPPORT

de la réunion d'experts des Etats danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques

La réunion d'experts des Etats danubiens pour l'examen des questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques, convoquée en vertu du point 17 du Plan de travail de la Commission du Danube pour 1963/1964, s'est déroulée du 30 septembre au 8 octobre 1963.

Aux travaux de la réunion ont pris part 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 Socialiste Fédérative de Yougoslavie, du Ministère des Transports de la République Fédérale d'Allemagne, ainsi que des représentants de l'Union Internationale des Télécommunications et de l'Organisation Météorologique Mondiale

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube aux travaux de la réunion ont pris part MM. Fekete, Paunović, Gorbatchov, Atanassov, Nikolov, Kubica, Rapajić, Wolfzettel et Sfetea.

La réunion a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube, M. F. Pišek.

Sur la proposition de M. Tengerdi (RPH), M. Ivlev (URSS) a été élu président de la réunion et a été chargé par M. Pišek, Secrétaire de la Commission du Danube, de remplir également les fonctions de président de la réunion d'experts pour l'examen des questions nautiques et de convoquer les réunions pour les questions douanières et hydrométéorologiques. Il a été décidé que les présidents élus pour ces deux réunions seraient en même temps les vice-présidents de la réunion d'experts pour les questions nautiques, douanières et hydrométéorologiques.

Sur proposition de M. Vladiković (RSFY), M. Fuchs (RA) a été élu président de la réunion d'experts pour l'examen des questions douanières, et sur la proposition de M. Kincel (RSTch), M. Mateescu (RPR) a été élu président de la réunion pour l'examen des questions hydrométéorologiques.

La réunion a adopté l'ordre du jour présenté par l'Appareil de la Commission.

Les réunions des groupes d'experts se sont déroulées:

— pour l'examen des questions nautiques: le 30 septembre et les 1er, 2 et 3 octobre;

— pour l'examen des questions douanières: les 3, 4 et 5 octobre;
— pour l'examen des questions hydrométéorologiques: les 3, 4 et 5 et 7 octobre;
— pour l'adoption du rapport général: le 8 octobre.

Conformément à l'ordre du jour adopté, les questions ci-après ont été examinées:

Partie première

QUESTIONS NAUTIQUES

1. Examen du projet d'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage — doc. RE-1963—1—1*.

Au cours de l'examen chapitre par chapitre du projet d'Instruction sur le mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube, les précisions et compléments suivants ont été introduits dans ledit projet:

Ad chapitre premier — Généralités

Page première — Commencer le deuxième paragraphe comme suit: « L'alimentation du Danube a un caractère complexe; ses sources d'alimentation sont: a) . . . »

Page 2 — Libeller le quatrième paragraphe comme suit: « A tous niveaux d'eau le chenal navigable est jalonné par des moyens de balisage. »

Page 3 — Biffer dans le premier paragraphe la phrase commençant par le mot « Toutefois ».

Au point c) biffer les mots « chaque année, avant l'ouverture de la navigation, des projets de » et en conséquence le point c) sera libellé comme suit: « préparer le schéma de l'installation . . . »

Page 4 — Rédiger le point f) comme suit: « informent les bateliers en temps utile de la date de la mise en place et de l'enlèvement du balisage, de toutes les modifications survenues dans la composition ,dans l'emplacement et dans l'éclairage des signaux ainsi que de l'ordre de passage des bâtiments à travers les sections limitatives où la rencontre et le dépassement sont interdits. »

Exclure le point g).

Ad chapitre II — Exigences auxquelles doivent répondre les signaux de balisage et le schéma de leur installation

Page 4 — Remplacer le premier paragraphe de ce chapitre par le texte suivant: « Sur tout le parcours navigable du Danube le balisage flottant et côtier doit, en principe, fonctionner sans interruption (de jour et de nuit) à partir du moment où la voie navigable est libérée des glaces

* Se trouve dans les archives de la Commission.

jusqu'au moment où elle est prise par les glaces et être corrigé selon les modifications du niveau des eaux et du chenal.

A l'époque des hautes eaux et de la débâcle, le balisage constant enlevé afin d'être préservé des dommages éventuels, sera remplacé dans la mesure du possible par des jalons ou des espars de couleurs correspondant à celles adoptées pour baliser les côtés du chenal. »

Libeller la deuxième phrase du deuxième paragraphe de ce chapitre comme suit: « Si les conditions du lit le permettent, le chenal navigable doit être balisé de manière telle que les avalants puissent emprunter les sections de fleuve à vitesse de courant plus grande et les montants, les sections de fleuve à vitesse plus faible. »

Page 5 — Libeller la deuxième phrase du premier paragraphe comme suit: « Elles doivent non seulement flotter mais être également stables, c'est-à-dire conserver autant que possible une position verticale et ne pas trop s'incliner sous l'effet des vagues et du vent. »

Libeller le deuxième paragraphe comme suit: « Le mode de balisage du secteur de fleuve donné ainsi que les types et le nombre des signaux à installer sont fixés dans le schéma d'installation des signaux de balisage dressé par le service compétent. »

Libeller la première phrase du dernier paragraphe comme suit: « Le schéma d'installation des signaux est généralement dressé en deux variantes, l'une pour les eaux moyennes et l'autre pour les basses eaux ».

Page 6 — Ajouter dans le paragraphe premier, après le terme « les schémas » les mots « et également lors du choix des signaux de balisage. »

Rédiger le point a) comme suit: « seuls les signaux prévus dans le SBUD doivent être utilisés pour le balisage; dans des cas exceptionnels on peut utiliser également des signaux côtiers spéciaux complémentaires; ceux-ci ne doivent toutefois pas être contraires aux signaux figurant dans le SBUD ».

Libeller le point e) comme suit: « les signaux et feux de balisage doivent être visibles de tous les points du chenal navigable tant qu'ils sont nécessaires pour l'orientation des bâtiments. »

Rédiger le point f) comme suit: « sur toute la largeur du chenal balisé par les signaux flottants correspondants il ne doit pas y avoir d'endroits où la profondeur serait inférieure à la profondeur minima effective annoncée. »

Exclure le point g).

Page 7 — Exclure le dernier paragraphe, qui commence à la page 6 et continue à la page 7, ainsi que le tableau qui suit ce paragraphe.

Ad chapitre III — Visibilité des signaux et des feux

Page 7 — Libeller les deux premiers paragraphes de ce chapitre comme suit: « Les signaux et les feux de balisage doivent, comme déjà mentionné, être visibles de tous les points du chenal navigable tant qu'ils sont nécessaires pour l'orientation des bateliers.

Quelle que soit la position du bateau par rapport aux signaux ou aux feux, les caractéristiques de ceux-ci doivent rester inchangées. Ces caracté-

ristiques sont pour les signaux de jour: la forme et la couleur, et pour les feux: le caractère et la couleur. »

Page 8 — Rédiger le septième paragraphe comme suit: « Le degré de visibilité d'un signal, comme de tout objet dépend en premier lieu de la grandeur de l'angle visuel, du contraste des couleurs, du contraste des luminances du signal et des conditions atmosphériques. »

Page 10 — Rédiger la première phrase du cinquième paragraphe comme suit: « La luminance et sa régularité sont également importantes au point de vue de la visibilité des signaux; lors de l'éclairage des panneaux, il convient de veiller à ce que le ton de leur couleur reste inchangé. »

Page 11 — Biffer le dernier paragraphe.

Page 12 — Supprimer cette page.

Page 13 — Supprimer le premier paragraphe.

Dans la deuxième phrase du troisième paragraphe, ajouter après les mots « Le tableau suivant présente les données » les termes «— calculées pour des conditions de visibilité atmosphérique du 7eme degré (temps légèrement brumeux) — ».

Ad chapitre IV — Mode d'installation des signaux du Système de balisage uniforme dans les points caractéristiques du fleuve

Page 14 — Supprimer le dernier paragraphe.

Page 15 — Modifier la dernière phrase du dernier paragraphe comme suit: « Dans le cas où l'on utilise des signaux flottants, ceux-ci doivent être installés à de telles profondeur et distance de l'obstacle que la sécurité et la facilité du mouvement des bâtiments soient garanties pendant la nuit et par mauvaise visibilité. »

Page 16 — Ajouter après le deuxième paragraphe une nouvelle phrase ainsi conçue: « Si le signal sert à indiquer la direction tant pour les montants que pour les avalants, pour en améliorer la visibilité on pourra placer deux panneaux disposés en angle. »

Page 17 — Ajouter après le septième paragraphe une nouvelle phrase libellée comme suit: « Dans ce cas, les feux des jalons d'alignement arrière doivent être strictement dirigés sur l'axe du chenal, l'un vers l'amont, l'autre vers l'aval. »

Page 18 — Ajouter après le tableau, la phrase suivante: « Pour que, de nuit, la perceptibilité des signaux d'alignement puisse être assurée dès le début de la ligne de visée, les feux avant et arrière doivent être établis de manière telle que l'angle de visibilité entre eux atteigne au moins 4, selon la verticale. »

Page 19, conquième paragraphe — remplacer les mots « n'indiquent pas avec une précision suffisante » par les termes « balisent seulement approximativement ».

Remplacer le dernier paragraphe par le texte suivant: « Ces signaux flottants doivent être des signaux lumineux sur le côté supérieur du seuil et peuvent être des espars sur le côté inférieur ou sur le côté vers lequel se dirige le courant traversier. »

a) Faire un dessin séparé du panneau losangique (N° 16) en gardant la valeur 100a pour ses côtés et en y apposant sur les bords une bande blanche de 3a de largeur.

b) Augmenter à 20a la largeur de la bande verticale dans les panneaux 7, 8, 9, 10, 12.

c) Augmenter à 80a le diamètre du disque (N° 11) et en conséquence augmenter à 20a la largeur des bandes horizontales.

d) Diminuer la largeur de la bande des signaux triangulaires (N°s 13 et 14) à 10a.

e) Sur toutes les flèches figurant dans les panneaux N°s 22, 26, 27, 35 et 36 les angles intérieurs formés par les ailes de la flèche doivent être réduits à 45°, l'angle de la pointe étant maintenu à 60°.

f) Faire descendre la lettre « P » du panneau N° 25 vers le bord supérieur de la bande inférieure.

g) Diminuer la longueur de la vague figurant sur le panneau N° 29 sous forme de deux lignes ondulées horizontales et augmenter l'amplitude des crêtes.

h) Augmenter la valeur 14a à 16a dans la lettre « P » du panneau N° 33.

i) Diminuer sur le panneau N° 35 la largeur et la longueur des flèches.

j) Supprimer sur le panneau N° 37 la deuxième ligne horizontale d'en bas.

Pour améliorer la visibilité des symboles figurant sur les panneaux N°s 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, les experts ont jugé opportun de border ces panneaux d'une bande blanche ayant une largeur de 3a, les dimensions des côtés des panneaux devant être également augmentées dans la même mesure que la largeur de la bande. Des bandes blanches peuvent être également apposées, dans les mêmes conditions, sur les panneaux des autres signaux côtiers spéciaux si le fond sur lequel ils sont placés le rend nécessaire.

Lors des débats sur l'ensemble du projet d'Instruction sur le mode d'installation des signaux du SBUD, les experts ont exprimé le désir que l'Appareil de la Commission complète ce projet en y introduisant des dispositions au sujet de l'installation sur les signaux de balisage des réflecteurs radar, et en y insérant un point sur le mode de balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts. En même temps, les experts avaient en vue que le projet d'Instruction, dans lequel seraient introduits tous les compléments et modifications nécessaires, serait présenté à l'examen de la session ordinaire de la Commission du Danube.

2. Examen du projet de propositions concrètes au sujet des radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube.

A ce sujet la réunion d'experts a discuté le projet de propositions concrètes et l'information écrite complémentaire présentés par les organismes compétents de la RSF de Yougoslavie.

Les considérations sur la réglementation des radiocommunications applicable à la navigation sur le Danube formulées dans les deux notes du représentant de l'Union Internationale des Télécommunications ont été diffusées à la réunion.

Au cours de la discussion sur le projet de propositions concrètes, les experts ont estimé opportun de maintenir le système de radiocommunications existant actuellement dans les Etats danubiens pour les bâtiments naviguant sur le Danube. Néanmoins, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation la réunion a jugé utile de prier la prochaine session ordinaire de la Commission du Danube d'envisager la convocation d'une réunion d'experts des Etats danubiens avec la participation de spécialistes des organes compétents dont relèvent les questions du mode d'utilisation des radiocommunications et des fréquences radioélectriques, et — aux fins de transmission des avis nautiques, des avis de tempête, des informations hydrométéorologiques et afin de rendre possible en cas de nécessité (demande d'assistance) la liaison de bâtiment à bâtiment et la liaison entre les bâtiments et la rive — de charger ce groupe d'étudier les questions de l'unification du mode de transmission, de l'utilisation de fréquences communes et d'un code unifié.

D'autre part, les experts ont reconnu qu'il serait utile que ledit groupe d'experts ait en vue, au cours de son travail, l'étude des aspects économiques et techniques des questions ayant trait à l'opportunité de l'établissement, dans le futur, de radiocommunications unifiées pour la navigation sur le Danube, l'utilisation des ondes métriques pouvant être envisagée à cet effet.

Partie II

QUESTIONS DOUANIERES

I — Examen du projet de Dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière.

Dans l'examen du problème dont ils ont été saisis, les experts se sont basés sur le projet de Dispositions unifiées relatives à l'aptitude des bâtiments à la clôture douanière (doc. RE/1963—1—2)*, élaboré par le Secrétariat de la Commission du Danube compte tenu des propositions reçues des pays danubiens, et sur le projet présenté au cours de la réunion par les experts de la République Populaire Hongroise, et ont repris les dispositions des articles 25 et 26 des Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube, adoptées par la XIX[e] session de la Commission du Danube.

Au cours de la discussion sur l'opportunité d'introduire dans le projet des dispositions unifiées sur les exigences techniques auxquelles devraient répondre les bâtiments pour être agréés à la clôture douanière, les experts ont été de l'avis unanime qu'il n'était pas nécessaire d'indiquer les détails techniques de la construction des bâtiments et qu'il suffirait d'énoncer les

* Se trouve dans les archives de la Commission.

exigences douanières minima qui assureraient l'efficacité de la clôture douanière (art. 25, point 1 du projet).

En ce qui concerne l'organe compétent pour l'établissement de l'aptitude d'un bâtiment à la clôture douanière, tenant compte des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948, qui assurent une navigation libre et ouverte sur le Danube et stipulent en même temps que la fonction de surveillance douanière est remplie par les Etats danubiens, les experts se sont guidés du principe selon lequel l'aptitude d'un bâtiment à la clôture douanière est établie par les organes compétents du pays danubien où se trouve le port d'attache du bâtiment (art. 25, point 2 du projet).

Le projet prévoit une nouvelle disposition laquelle, tout en donnant la possibilité aux bâtiments de poursuivre leur cours même dans le cas où des défectuosités ont été découvertes dans les dispositifs de clôture douanière, assure l'intérêt de la surveillance douanière par l'application des mesures correspondantes (art. 25, point 8 du projet).

La réunion a élaboré le modèle d'un document unifié pour certifier l'agrément du bâtiment à la clôture douanière, et propose de l'inclure comme Annexe 2 dans les Recommandations pour l'unification des règles douanières sur le Danube.

Au cours des débats, il a été décidé de ne pas modifier les textes des points 3 et 4 de l'article 25 des Recommandations et de les inclure comme points 1 et 2 dans l'article 26 du projet, l'article 26 des Recommandations en vigueur devenant le point 3 de l'article 26 du projet.

En conclusion de la discussion, la réunion a proposé de remplacer les articles 25 et 26 des Recommandations en vigueur par les dispositions des articles 25 et 26 du projet qui a été élaboré, en l'intitulant « clôture douanière », et de soumettre ce projet à l'examen de la XXII^{e} session de la Commission du Danube (Annexe 4 au doc. RE/1963—1—5)*.

Un amendement d'ordre rédactionnel a été apporté à l'article 29 des Recommandations pour l'unification des règles douanières en connexion avec la proposition d'introduire une nouvelle annexe aux Recommandations. En conséquence, le groupe d'experts a jugé utile de recommander de nommer l'Annexe aux Recommandations en vigueur « Annexe 1 » et d'insérer une modification correspondante dans le point 2 de l'article 11 et de soumettre ces modifications à l'approbation de la session de la Commission du Danube.

Dans l'intérêt de la navigation il a été reconnu utile que les bâtiments qui seront affectés au transport de marchandises sous clôture douanière soient aménagés à cet effet dans un délai aussi court que possible.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Partie III

QUESTIONS HYDROMETEOROLOGIQUES

1. Examen du projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100%, pour les besoins de la navigation (doc. RE-1963—1—3)*.

Au cours de l'examen point par point du projet de schéma uniforme pour la publication des prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60 à 100% pour les besoins de la navigation, élaboré par l'Appareil de la Commission du Danube, les experts ont introduit dans ledit projet les modifications suivantes:

Page 1 — Biffer dans le premier paragraphe le mot « méthodologique ».

Libeller le deuxième paragraphe du point 1) comme suit: « Dans le calcul de la durée des niveaux d'après les données des stations hydrométriques principales du Danube, se baser sur les dispositions du § 9 des Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube (publication de la Commission du Danube 1957) en prenant comme base de calcul les données pour une période de 35 ans, de 1924 à 1960 (à l'exclusion des années 1944 et 1945).

Libeller le point 2 comme suit: « Vu les possibilités restreintes dans le domaine des méthodes de prévision, les échéances des prévisions garanties ne sont pas identiques pour tous les secteurs du fleuve; elles diminuent, de l'aval vers l'amont, environ dans les mesures suivantes . . . »

Page 2 — Libeller les 3ème et 4ème lignes comme suit:

« secteur Budapest—Komárno	4—5 jours
secteur Komárno—Vienne	2—3 jours

Rédiger le début du point 3 comme suit:

« Les valeurs garanties des niveaux d'eau peuvent diminuer, pour tous les secteurs du Danube, dans les limites suivantes . . . »

Point 4 — Insérer le code de transmission des prévisions des niveaux d'eau garantis d'une durée de 60 à 100% comme Annexe 1 au présent projet, et y remplacer le mot « NIVEAUGARANT » par « NIVGAR »;

Rédiger le point 4 comme suit:

« Les prévisions garanties à courte échéance sont transmises à tous les Etats danubiens sous forme de radiotélégrammes codés dressés selon le code unifié figurant à l'Annexe 1. »

Au cours des débats, les experts ont exprimé le désir que les organismes compétents des Etats danubiens s'efforcent de perfectionner les méthodes de prévision des niveaux d'eau minima afin d'augmenter, si possible, leur degré de précision.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

2. Examen du projet de Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube (doc. RE-1963—1—4)*.

Au cours de la discussion chapitre par chapitre du projet de Recommandations en question, les modifications suivantes y ont été apportées:

Page 1 — Libeller la première phrase comme suit: « La sécurité de la navigation sur le Danube dépend dans une certaine mesure des conditions météorologiques et en particulier de la puissance des vents et du degré de la visibilité. »

Page 2, Chapitre II — Commencer le § 1 par l'énumération des phénomènes dangereux pour la navigation et modifier aux points a) et b) les limites des secteurs indiqués, à savoir remplacer les secteurs Regensburg—Tulcea et Tulcea—Sulina par les secteurs Regensburg—Réni et Réni—Sulina.

Libeller le deuxième alinéa du § 1 comme suit:

« Les services hydrométéorologiques compétents des pays danubiens établissent, pour les besoins de la navigation sur le Danube, des avis sur les phénomènes de tempête susmentionnés, qui présentent un danger pour la navigation. »

Page 3 — Ajouter à la fin du deuxième alinéa du § 4 les mots « y compris le cours inférieur du Danube ».

Biffer dans le dernier alinéa les mots: « est élaboré sur la base des principes dont s'inspirent les codes existant à l'OMM . . . »

Page 4 — Biffer le premier alinéa.

Libeller le premier alinéa du § 6 comme suit:

« Vu que les phénomènes de tempête peuvent provoquer des avaries, il est utile de transmettre les avis par radio immédiatement après l'analyse synoptique, et au moins cinq fois dans la même émission. »

Page 5 — Biffer les 2ème, 3ème et 4ème alinéas.

Libeller le § 7 comme suit:

« Dès réception de la communication sur les vents de la part des organismes hydrométéorologiques correspondants, les capitaines des ports informent tous les capitaines de bâtiments qui se trouvent dans le port de l'éventualité de l'apparition de phénomènes de tempête. »

Les experts n'ont pas jugé opportun d'unifier, à l'heure actuelle, les heures d'émission par radio des avis de tempête, et ont exprimé le désir que l'Appareil de la Commission recueille auprès des organismes compétents des Etats danubiens les renseignements nécessaires pour l'Annexe III du présent projet de Recommandations.

Page 6 — Intituler l'Annexe I « Code pour la transmission des avis de tempête ».

Libeller comme suit les deux premières lignes de la colonne de droite: « Indicateur invariable d'avis de vent qui dépasse 11 m/s sur le secteur Réni—Sulina et 16 m/s sur le secteur Regensburg—Réni. »

Page 7 — Annexe III — Etablir de la manière suivante la liste des stations de radio des pays danubiens qui transmettent les avis de tempête:

Pays	Indicatif d'appel de la station	Fréquence en kHz	Classe de la transmission	Heures de transmission	Remarques

Exclure l'Annexe IV.

La réunion d'experts a pris note de l'information de l'Appareil de la Commission selon laquelle les codes figurant dans le doc. RE/1963—1 ont été établis sur la base des principes dont s'inspirent les codes existant à l'OMM.

Les experts ont accepté la proposition du représentant de l'OMM, M. Miljukov, d'envoyer — après l'approbation du présent rapport par la session ordinaire de la Commission du Danube — ces codes à l'OMM pour leur enregistrement et inclusion dans le recueil des codes hydrométéorologiques internationaux.

CLOTURE DOUANIERE

Article 25

1. Pour être agréé à la clôture douanière, le bâtiment, y compris ses dispositifs de clôture douanière, doit être construit de manière

a) que soit exclue la possibilité de pénétrer, après apposition des scellements, dans les espaces contenant les marchandises sans laisser de traces apparentes ou sans endommager les scellés douaniers,

b) qu'il ne comporte ni espace ni accès accessoires qui ne pourraient être découverts lors d'une visite extérieure,

c) que les espaces pouvant servir à l'entreposage des marchandises soient faciles à visiter,

d) que l'apposition des plombs soit simple et efficace.

2. L'aptitude d'un bâtiment à la clôture douanière est établie par les organes douaniers compétents du pays danubien où se trouve le port d'attache du bâtiment.

3. Les organes visés au paragraphe précédent délivrent le « Certificat d'agrément du bâtiment au transport de marchandises sous clôture douanière » (Annexe 2) après avoir établi l'aptitude du bâtiment à la clôture douanière.

4. Le Certificat délivré par les organes douaniers compétents d'un Etat danubien sera reconnu par les organes douaniers de tous les autres Etats danubiens.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, avant d'apposer leurs scellés ou leurs plombs, les organes douaniers du port d'expédition de la marchandise ont le droit de constater, en effectuant à cet effet une visite des locaux du bâtiment, qu'il n'y a pas moyen de pénétrer dans les espaces scellés où est déposée la marchandise à transporter.

6. Le Certificat visé au paragraphe 3 est délivré pour une durée de 5 ans au maximum. Avant l'expiration de ce délai, l'aptitude du bâtiment à la clôture douanière doit être vérifiée pour que la validité du Certificat soit prolongée pour une nouvelle durée de 5 ans.

7. Toute modification apportée dans le caractère de la construction des espaces servant à l'entreposage des marchandises pendant la période de la validité du certificat, sera communiquée par l'armateur ou son représentant aux organes douaniers, qui effectueront une nouvelle visite du bâtiment afin de constater si celui-ci se prête encore à la clôture douanière.

8. Dans le cas où, lors de la visite des dispositifs de clôture douanière, les organes douaniers découvrent des défectuosités, ils n'autoriseront pas

le transport de marchandises sous clôture douanière dans les espaces ne se prêtant plus à la clôture douanière.

Article 26

1. Les plombs et scellés apposés par les organes douaniers dans le port d'expédition d'un des pays danubiens seront reconnus par les organes douaniers des autres pays danubiens.

2. Les plombs et scellés originaux apposés sur les marchandises de transit par les organes douaniers du pays d'expédition des marchandises doivent rester saufs et intacts.

3. Sans préjudice des droits des organes douaniers des Etats danubiens concernant le mode d'application des prescriptions visées à l'article 15 des présentes Recommandations, les Etats danubiens éviteront, pour autant que possible, une apposition de plombs complémentaire ou la mise sous la garde d'agents de douane des marchandises en transit déjà clôturées.

*

* *

Article 29

Les documents annexés aux présentes Recommandations seront établis dans la langue du pays émetteur et dans les langues officielles de la Commission du Danube.

CERTIFICAT D'AGREMENT N° .....

attestant l'aptitude du bâtiment au transport de marchandises sous clôture douanière

1. LE BUREAU DE DOUANE dans le port de .....
(nom du port)
2. après la visite du bâtiment .....
(nom, numéro ou autre marque d'identification)
....., du type .....
3. appartenant à .....
(nom de la société de navigation, de l'armateur ou du propriétaire)
4. battant le pavillon d'Etat de .....

CERTIFIE PAR LA PRESENTE

5. QUE TOUS LES ESPACES DU BATIMENT servant à l'entreposage des marchandises, au nombre de .....
(indiquer en chiffres et en lettres le nombre des cales)

SE PRETENT A LA CLOTURE DOUANIERE

6. Indication du nombre minimum des scellés douaniers requis pour la clôture douanière de la
   I*ère* cale .....
   II*ème* cale .....
   III*ème* cale .....
   IV*ème* cale .....
   (Les cales seront numérotées suivant leur emplacement, en commençant par celle située à la proue du bâtiment.)
7. Le présent Certificat est valable jusqu'au .....19.....
8. Date d'émission du Certificat, le .....19.....
9. Signature et cachet du bureau de douane

.....

10. Le délai de validité du présent Certificat d'agrément est prolongé jusqu'au .....19.....
11. Date de la prolongation, le .....19.....
12. Signature et cachet du bureau de douane

.....

RECOMMANDATIONS

relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube

I

GENERALITES

La sécuritéde la navigation sur le Danube dépend, dans une certaine mesure, des conditions météorologiques et en particulier de la force des vents et du degré de la visibilité.

En ce qui concerne les besoins de la navigation, la majorité des pays danubiens se limitent actuellement à l'établissement de prévisions météorologiques générales et à leur transmission aux pays danubiens.

Dans plusieurs pays danubiens fonctionnent, en dehors des services de prévision météorologique, des services de prévision de tempête qui travaillent sur la base des analyses synoptiques générales et des communications sur l'apparition de phénomènes de tempête que les stations synoptiques transmettent au centre synoptique. L'accroissement de la force du vent, les orages, les vents à rafales et la tombée sensible de la visibilité font partie des phénomènes de tempête sur le Danube.

Toutefois, les pays danubiens ne communiquent pas tous en temps voulu et à tous les bâtiments qui traversent leur secteur, les avis sur les phénomènes de tempête.

En rapport avec ce qui précède, la XXI[e] session de la Commission du Danube a chargé l'Appareil de la Commission d'élaborer un projet de Recommandations sur le mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube.

II

ETABLISSEMENT DES AVIS DE TEMPETE SUR LE DANUBE

§ 1. *Phénomènes de tempête dangereux pour la navigation sur le Danube.*

Les phénomènes qu'il convient de considérer comme dangereux pour la navigation sur le Danube sont:

a) sur le secteur navigable de Regensburg à Réni:
   — le vent dont la vitesse dépasse 16 m/s;
   — la tombée de la visibilité à moins de 1000 m;

b) sur le secteur Réni—Sulina:
— le vent dont la vitesse dépasse 11 m/s;
— la tombée de la visibilité à moins de 1000 m.

Les services hydrométéorologiques compétents des pays danubiens établissent, pour les besoins de la navigation sur le Danube, des avis sur les phénomènes de tempête susmentionnés lesquels présentent un danger pour la navigation.

Chaque pays danubien peut en outre, si les services compétents nationaux le jugent utile, publier des avis sur l'apparition de vents dont les vitesses sont inférieures aux valeurs susmentionnées.

§ 2. *Avis complémentaires.*

Les phénomènes énumérés sous § 1 ne représentent qu'un minimum; les services compétents des pays danubiens peuvent publier des avis sur d'autres phénomènes hydrométéorologiques dangereux au point de vue de la navigation.

En ce qui concerne ces avis complémentaires, les services compétents des pays danubiens ne sont pas tenus de les porter à la connaissance de tous les bâtiments naviguant sur le secteur de fleuve donné.

§ 3. *Compétence des services hydrométéorologiques des pays danubiens dans le domaine de la publication des avis de tempête*

Les services hydrométéorologiques des pays danubiens publient les avis de tempête uniquement pour les secteurs de Danube qui traversent le territoire de leur pays, y compris les secteurs communs.

§ 4. *Répartition du parcours navigable du Danube en secteurs*

Ayant en vue la complexité des facteurs météorologiques sur le parcours navigable du Danube, il est opportun de transmettre les avis de tempête par secteur de pays.

En rapport avec ce qui précède, il convient, pour préciser les limites des secteurs, de se servir des indications des signes kilométriques existant sur le Danube, y compris sur le cours inférieur du Danube.

§ 5. *Publication des avis de tempête sur le Danube*

Dans le cas où l'apparition d'un des phènomènes de tempête énumérés sous § 1 menace un secteur du Danube, les services hydrométéorologiques compétents avertissent immédiatement l'administration de navigation ou le capitaine du port où se trouve la station de radio centrale du pays donné.

Les avis de tempête sont transmis sous forme de radiotélégrammes chiffrés, dressés selon le code unifié pour tous les pays danubiens, code qui forme l'Annexe I des présentes Recommandations.

Lorsque les services hydrométérologiques correspondants ont averti les bateliers de l'apparition probable d'un des phénomènes de tempête

CODE
pour la transmission des avis de tempête

VENT $L_1L_1L_1L_2L_2L_2$ D $F_nF_nF_xF_x$
VISI $L_1L_1L_1L_2L_2L_2$

où

VENT[1] — indicateur invariable d'avis de vent qui dépasse 11 m/s sur le secteur Réni—Sulina et 16 m/s sur le secteur Regensburg—Réni;

VISI[1] — indicateur invariable d'avis de visibilité inférieure à 1000 m;

$L_1L_1L_1$ — limite amont du secteur fluvial auquel s'applique l'avis (km, sans indiquer le chiffre du millier);

$L_2L_2L_2$ — limite aval du secteur fluvial auquel s'applique l'avis (km, sans indiquer le chiffre du millier);

D — direction du vent prévue[2] (à indiquer en chiffres);

F_nF_n — valeur minimum prévue de la vitesse du vent en m/s;

F_xF_x — valeur maximum prévue de la vitesse du vent en m/s.

1) L'indicateur approprié VENT ou VISI est transmis selon qu'il s'agisse d'un avis concernant le vent ou la visibilité respectivement.

2) 1 = NE 4 = S 7 = NW
2 = E 5 = SW 8 = N
3 = SE 6 = W 9 = Indéterminée ou variable

Annexe II

CODE
pour l'annulalion de l'avis sur l'appariton de phénomènes de tempête

VENT STORNO
VISI STORNO

Annexe II

LISTE
des stations de radio des pays danubiens, qui transmettent les avis de tempête

Pays	Indicatif d'appel de la station	Fréquence en kHz	Classe de transmission	Heures de transmission	Remarques

visés sous § 1 et que l'analyse ultérieure fait ressortir que ce phénomène n'apparaîtra pas, les services hydrométéorologiques sont tenus de communiquer aux bateliers l'annulation de l'avis transmis antérieurement. L'annulation de l'avis est transmise dans l'émission suivante sous forme de radiotélégramme dressé selon le code formant l'Annexe II des présentes Recommandations.

III

COMMUNICATION AUX BATELIERS DES AVIS DE TEMPETE SUR LE DANUBE

§ 6. *Moyens de transmission des avis de tempête aux bâtiments naviguant sur le Danube*

Vu que les phénomènes de tempête peuvent provoquer des avaries, il est utile de transmettre les avis par radio immédiatement après l'analyse synoptique et au moins cinq fois dans la même émission.

Les organismes compétents (administrations de la navigation, administration des ports et autres) responsables pour la transmission des avis aux bateliers sont tenus de communiquer les avis de tempête à tous les bâtiments naviguant sur leur secteur du Danube.

Afin d'assurer la diffusion des informations en temps voulu, ces organismes transmettent par la station de radio centrale des radiotélégrammes dressés selon les codes unifiés formant les Annexes I et II des présentes Recommandations.

Les capitaines des bâtiments faisant route sur le secteur d'un pays donné organisent la réception par radio de tous les messages transmis par la station de radio correspondante de ce pays.

La liste des stations de radio, avec indication des fréquences, forme l'Annexe III aux présentes Recommandations.

§ 7. *Communication de l'apparition d'un vent fort aux bâtiments stationnant dans les ports*

Dès réception de la communication sur les vents de la part des organismes hydrométéorologiques correspondants, les capitaines de port informent les capitaines de tous les bâtiments qui se trouvent dans leur port de l'éventualité de l'apparition de phénomènes de tempête.