

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 24

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

TOME 24

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION DU DANUBE

**TOME 24
VINGT-QUATRIEME SESSION**

**tenue à Budapest
du 15 au 28 juin 1966**

(Procès-verbaux N^{os} 129-132)

S O M M A I R E

LISTE DES DELEGATIONS	269
PROCES-VERBAL № 129 (15 juin 1966)	273
Ouverture de la session	275
Adoption de l'ordre du jour	277
Formation des groupes de travail	278
PROCES-VERBAL № 130 (24 juin 1966)	281
Examen des questions nautiques	283
Information sur l'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube prévus pour la première étape de l'introduction du Système	
Information sur la mise en application des Recommandations relatives à l'emploi des signaux unifiés aux stations de signalisation sur le Danube	
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques	
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions de radiocommunication	
Examen des questions techniques	286
Information sur l'entretien du chenal du Danube pour la période du 1 ^{er} novembre 1964 au 1 ^{er} novembre 1965	
Information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961 — 1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration de la navigation	
Projet de rapport sur le régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg — Sulina	
Projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina	
Information présentée par les organes compétents de la République Socialiste Tchécoslovaque sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devín — Gönyü	
PROCES-VERBAL № 131 (24 juin 1966)	291
Examen des questions hydrométéorologiques	293
Information sur les méthodes d'établissement des prévisions d'apparition de glaces sur le Danube appliquées dans les pays danubiens	

Information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube	
Rapport de la réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube	
Examen des questions statistiques	297
Modifications et compléments au Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques relatives à la navigation danubienne	
Rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques	
Examen du rapport de la réunion d'experts 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, dont l'examen n'a pas encore été achevé;	298
Examen du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965	298
PROCES-VERBAL N° 132 (28 juin 1966)	301
Examen du 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 1965 à mai 1966 ..	303
Examen du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967	303
Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1966	304
Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube	305
Libération et nomination du directeur, de ses adjoints et des chefs de section de la Commission du Danube	307
Examen de la question de l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube ..	311
Adoption de l'ordre du jour à titre d'orientation et de la date de convocation de la XXV ^e session de la Commission du Danube	312
Divers	312
Clôture de la session	313

ANNEXES I — DECISIONS

Ordre du jour de la XXIV ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 24/13	317
Annexe au doc. CD/SES 24/13 — Aide-mémoire présenté par le Représentant de la République Socialiste de Roumanie	319
Décision concernant le rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de continuer l'étude des questions concernant la navigation, en connexion avec la construction d'un Système hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer sur le Danube — CD/SES 24/20	320
Décision concernant les questions hydrométéorologiques — CD/SES 24/21	321

Décision concernant la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube — CD/SES 24/22	322
Décision concernant les questions techniques — CD/SES 24/23	324
Décision concernant les questions nautiques — CD/SES 24/24	326
Décision concernant les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube — CD/SES 24/25	327
Décision concernant les questions statistiques — CD/SES 24/26	328
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965 — CD/SES 24/27	329
Décision concernant l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 24/31	330
Décision concernant la libération et la nomination du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 24/32	331
Décision concernant la libération et la nomination des directeurs-adjoints pour le Secrétariat, les Services et la Comptabilité de la Commission du Danube — CD/SES 24/33 ..	332
Décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966 — CD/SES 24/36	333
Décision concernant le 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 1965 à mai 1966 et le projet de plan de travail pour la période de juin 1966 à mai 1967 — CD/SES 24/37	334
Décision concernant la libération et la nomination du chef de la Section de planification et de statistique — CD/SES 24/40	335
Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 — CD/SES 24/35	336
Ordre du jour à titre d'orientation de la XXV ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 24/39	341

ANNEXES II — RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

Rapport du groupe de travail pour les questions financières — CD/SES 24/12	345
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques — CD/SES 24/14	348
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques — CD/SES 24/15	353
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques — CD/SES 24/16	360
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques — CD/SES 24/17	366
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 pour la période de juin 1965	

à mai 1966 et du projet de plan de travail de la Commission pour la période de juin 1966 à mai 1967 — CD/SES 24/30 369

Rapport du groupe de travail pour les questions financières (examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1966) — CD/SES 24/34 373

ANNEXES III — DOCUMENTS ADOPTES

Rapport financier sur l'exécution du budget au 1 ^{er} janvier 1966 — CD/SES 24/1	379
Bilan au 1 ^{er} janvier 1966 — Annexe 1 au doc. CD/SES 24/1 ...	382
Compte-rendu des dépenses effectuées en 1965 en dollars — Annexe 2 au doc. CD/SES 24/1	383
Répartition des frais de conversations téléphoniques pour 1965 en « conversations internationales » et « conversations locales » — Annexe 3 au doc. CD/SES 24/1	384
Note explicative au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965 — Annexe 4 au doc. CD/SES 24/1	385
Information sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) — CD/SES 24/6	389
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 1965 à mai 1966 — CD/SES 24/7	418
Information concernant l'introduction des signaux du Système de balisage uniforme du Danube (SBUD) prévus pour la première étape de la mise en application du Système — CD/SES 24/8	433
Information concernant la mise en application des Recommandations relatives à l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation sur le Danube — CD/SES 24/9	437
Information sur les méthodes appliquées dans les pays danubiens pour l'établissement de la prévision des glaces sur le Danube — CD/SES 24/10	439
Information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube — CD/SES 24/11	442
Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube — CD/SES 24/18	447
Budget de la Commission du Danube pour 1966 — CD/SES 24/29	455
Devis des dépenses de la Commission du Danube pour 1966 — Annexe au doc. CD/SES 24/29	456
Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 15 ans de 1950 à 1964 — CD/SES 24/41	458
Information des autorités compétentes de la République Socialiste Tchécoslovaque sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devín — Gönyű — CD/SES 24/42	468

Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques (25 octobre — 4 novembre 1965) — CD/SES 24/43 (RE/1965—3)	476
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques (13—18 décembre 1965) — CD/SES 24/44 (RE/1965—5)	492
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions de radiocommunications sur le Danube — CD/SES 24/45 (RE/1966—1)	503
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube — CD/SES 24/46 (RE/1966—3)	506
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques — CD/SES 24/47 (RE/1966—2)	513
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de continuer l'étude 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 sur le Danube, dont l'examen n'a pas encore été achevé — CD/SES 24/48 (RE/1965—4)	517

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

I.

Pays membres de la Commission du Danube

Délégation autrichienne

- | | |
|----------------------|---|
| M. Simon Koller | — Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube |
| M. Emil Staffelmayer | — Suppléant du Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube |
| M. Hermann Fröhlich | — conseiller |
| M. Franz Schläffer | — conseiller |
| M. Hans Müllner | — conseiller |
| M. Franz Suchanek | — conseiller |
| M. Ernst Glasel | — conseiller |
| M. Josef Schmidl | — conseiller |
| M. Othmar Luczensky | — expert |

Délégation bulgare

- | | |
|-----------------------|--|
| M. Vassil Bogdanov | — Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube |
| M. Simeon Simeonov | — Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube |
| M. Milko Kharizanov | — conseiller |
| M. Nikolaï Kojouharov | — conseiller |
| M. Stoïno Raïtchev | — conseiller |
| M. Vladimir Koutikov | — conseiller |
| M. Todor Todorov | — expert |

Délégation hongroise

- | | |
|--------------------|--|
| M. Tibor Lajti | — Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube |
| M. Miklós Breinich | — Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube |
| M. István Csuti | — conseiller |
| M. Lajos Káldi | — conseiller |
| M. György Angeli | — conseiller |
| M. József Benkó | — conseiller |
| M. László Énekes | — conseiller |
| M. Mihály Bokor | — conseiller |
| M. István Dobos | — conseiller |

M. Sándor Horváth	— conseiller
M. József Szilágyi	— conseiller
M. László Goda	— conseiller
M. János Pichler	— conseiller
M. Ödön Uzoni	— conseiller
M. Ferenc Takács	— conseiller
M. Andor Szép	— conseiller
M. István Bodolai	— conseiller
M. István Pálos	— conseiller
M. György Pécely	— expert
M. Ede Gyimesi	— expert

Délégation roumaine

M. Mihail Roșianu	— Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube
M. Gheorghe Saulescu	— Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube
M. Mircea Marinescu	— Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube
M. Adrian Iosipescu	— conseiller
M. Mihail Semenescu	— conseiller
M. Vladimir Focșa	— conseiller
M. Nicolae Mateescu	— expert
M. Gabriel Romano	— expert
M. Rudolf Stoian	— expert

Délégation tchécoslovaque

M. František Pišek	— Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube
M. František Svátek	— Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube
M. Josef Pučík	— conseiller
M. Stanislav Biskup	— conseiller
M. Ludovít Kincel	— conseiller
M. Zdeněk Hurník	— conseiller
M. Milan Zahradníček	— conseiller
M. Milan Solčanský	— expert
M. Jaroslav Kubec	— expert
M. Branislav Hlubocký	— expert

Délégation soviétique

M. F. E. Titov	— Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube
M. L. I. Kapikraïan	— Suppléant du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube
M. A. A. Makeïev	— conseiller
M. I. I. Lazarev	— conseiller
M. A. I. Afanassiev	— conseiller
M. A. N. Ivlev	— expert
M. V. A. Ivahnenko	— expert
M. I. D. Gritsenko	— expert

Délégation yougoslave

M. Djuro Jović	— Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube
M. Dušan Milanković	— Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube
M. Jovan Vladiković	— conseiller
M. Veselin Tošić	— conseiller
Mme Marija Pokorni Vasiljević	— conseiller
M. Srećko Stanić	— conseiller

II.

Administrations fluviales spéciales

Administration Fluviale des Portes de Fer

M. Alexandru Petrescu	— Représentant de la République Socialiste de Roumanie au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
M. Ljubiša Veselinović	— Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
M. Aleksandar Novaković	— expert
M. Traian Mihăilă	— expert

III.

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne

Mme U. von Köppen	— Conseiller ministériel
M. F. Dobmayer	— Président de la Direction des Eaux et de la Navigation, Regensburg
M. G. Wiedemann	— conseiller ministériel
M. H. Pertzsch	— conseiller gouvernemental en chef
M. O. Teuscher	— expert

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

M. Adossidès	— Représentant de la CEE de l'ONU
--------------	-----------------------------------

Union Internationale des Télécommunications

M. R. Petit	— Représentant de l'UIT
-------------	-------------------------

Organisation Météorologique Mondiale

M. J. Kakas	— Représentant de l'OMM.
-------------	--------------------------

PROCES — VERBAL

N° 129

DE LA VINGT-QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE

Séance tenue le 15 juin 1966
à Budapest

Président — M. TITOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Lajti
République Socialiste de Roumanie	— M. Roşianu
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 11 heures.

Le *Président* de la Commission du Danube, M. Titov, ouvrant la XXIV^e session salue tous les Représentants des pays membres de la Commission du Danube, les membres des délégations, la direction de l'Administration Fluviale des Portes de Fer, les experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, les représentants du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, de l'Union Internationale des Télécommunications, de l'Organisation Météorologique Mondiale, ainsi que le directeur de l'Appareil de la Commission, ses adjoints et tous les fonctionnaires de l'Appareil.

Au nom de tous les Représentants et en son propre nom il salue séparément le nouveau Représentant de la République Populaire de Bulgarie, M. Vassil Bogdanov, et le nouveau Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Tibor Lajti. En même temps, il relève l'importante contribution qu'ont apportée les précédents Représentants de la République Populaire Hongroise, M. Károly Erdélyi, et de la République Populaire de Bulgarie, M. Yantcho Gueorguiev Yantchev dans l'activité féconde de la Commission du Danube.

Par l'activité qu'elle a déployée au cours de la période écoulée, la Commission a concouru au développement de la navigation sur le Danube et a contribué au renforcement de la coopération entre tous les pays danubiens. A l'heure actuelle, les entreprises de navigation des pays danubiens possèdent une batellerie disposant d'un grand nombre de bâtiments qui réalisent d'importants transports de marchandises entre les pays danubiens ainsi qu'à destination de pays situés bien au-delà du Danube. Il suffit de mentionner dans ce sens qu'au cours des 15 dernières années le volume du trafic réalisé sur le Danube a augmenté de trois fois et demi. Les tâches de la Commission en ce qui concerne la satisfaction des besoins de la navigation croissent donc constamment.

De nos jours, quand tous les hommes sincèrement épris de paix concentrent leurs efforts pour résoudre les problèmes internationaux par la voie de pourparlers et de coopération pacifique, l'activité de la Commission du Danube, qui se déroule dans l'esprit traditionnel d'amitié et de compréhension mutuelle, contribue elle aussi sensiblement à la sauvegarde de la paix et à l'affermissement des relations étroites existant entre les pays danubiens.

La présente session doit examiner les résultats du travail accompli par

la Commission pendant la période écoulée et doit aussi, ce qui est surtout important, fixer les tâches futures.

Durant cette période la Commission a effectué un grand travail en vue de résoudre de nombreux problèmes relevant du domaine de la navigation sur le Danube.

Conformément au plan de travail adopté par la XXIII^e session, l'Appareil, se fondant sur les données fournies par les pays danubiens, a préparé la documentation qui doit être examinée à la session. Les questions les plus importantes ont été préliminairement examinées au sein des réunions d'experts.

La Commission du Danube — dit M. Titov — a continué à entretenir des contacts avec les organisations internationales telles que la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, l'Organisation Météorologique Mondiale, l'Union Internationale des Télécommunications, l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne, et d'autres. Ces contacts peuvent être considérés utiles et il serait opportun de les maintenir dans la mesure où se présenteront des questions intéressant la Commission.

Poursuivant son allocution, le Président remercie tous les Représentants et les autorités compétentes des pays danubiens pour leur concours dans la solution des tâches posées devant la Commission.

Au nom de tous les Représentants et en son propre nom il remercie le Gouvernement de la République Populaire Hongroise pour son hospitalité et pour les bonnes conditions de travail créées à la Commission.

M. Titov — réitère ses remerciements à l'adresse du Gouvernement de la République d'Autriche pour avoir offert à la Commission la possibilité de visiter l'Autriche, de connaître ce beau pays et les résultats qu'il a obtenus dans le domaine de la navigation.

Comme il découle de l'ordre du jour préliminaire, dit M. Titov, la XXIV^e session doit examiner des questions importantes, dont la solution contribuera à l'amélioration continue de l'activité de la Commission du Danube. Ces questions relèvent des domaines technique, nautique, hydro-météorologique et statistique, et la documentation à leur sujet a été présentée à la session.

Le Président exprime l'espoir que toutes les questions figurant à l'ordre du jour de la XXIV^e session seront résolues dans l'intérêt de la consolidation de la coopération entre les pays danubiens.

Achevant son allocution, le Président communique que tous les Représentants des pays membres sont présents à la session munis de pleins-pouvoirs établis en bonne et due forme, et, leur souhaitant du succès dans leur travail, déclare ouverte la XXIV^e session de la Commission du Danube.

M. Pišek, Secrétaire de la Commission du Danube, dit que la Commission du Danube a pris note de ce que sur la proposition de l'Union Soviétique, M. Gueorgui Appolinariévitch Denisov a été libéré, à partir du 31 janvier 1966, de ses fonctions de président de la Commission du Danube par suite de son départ pour Moscou et de sa nomination à un autre poste.

Durant la période pendant laquelle il assumait les fonctions de président de la Commission, c.-à-d. de 1963 à 1966, M. Denisov a toujours dirigé avec compétence l'activité de la Commission du Danube et a suivi avec

conséquence la voie du développement de l'amitié entre les peuples et de la coopération entre les pays danubiens, ce qui a, sans aucun doute, contribué à élever encore davantage l'importance et le prestige de la Commission du Danube sur le plan international.

Tous se souviendront toujours — dit M. Pišek — avec les meilleurs sentiments de la coopération avec M. Denisov et lui souhaitent de nouveaux succès dans son activité.

Au nom de tous les Représentants M. Pišek salue chaleureusement M. Fedor Iegorovitch Titov, qui a rempli les fonctions de Président de la Commission du Danube dans la période de travail intense de préparation de la XXIV^e session et qui, pendant le temps relativement court qu'il occupe le poste de Président, a déjà su prouver qu'il connaît les activités de la Commission du Danube, qu'il s'oriente très bien dans les questions complexes dont elle est chargée et dirige avec compétence, avec beaucoup de savoir et de circonspection l'activité de la Commission.

Nous sommes persuadés — dit M. Pišek — que sous sa direction expérimentée, et animés de l'esprit de compréhension et d'unanimité, nous mènerons à bonne fin les travaux de la XXIV^e session, créant ainsi une base solide et de bonnes conditions pour l'activité de la Commission du Danube, pour la consolidation des relations amicales et la coopération fructueuse entre les pays danubiens.

Le Secrétaire de la Commission souhaite à M. Titov de grands succès dans cette noble tâche et ce non seulement pendant la XXIV^e session mais également dans son activité ultérieure.

M. Lajti (Hongrie) remercie le Président pour ses paroles amicales et dit qu'en sa qualité de Représentant de la République Populaire Hongroise il lui incombe deux tâches pour l'accomplissement desquelles il déploiera tous ses efforts. La première tâche consiste à faire tout son possible, en tant que Représentant, pour contribuer à l'activité fructueuse de la Commission, et la deuxième, de prouver une fois de plus l'hospitalité du peuple hongrois, sur le territoire duquel siège la Commission du Danube.

M. Bogdanov (Bulgarie) remercie le Président pour les paroles amicales adressées à l'égard de M. Yantchev, l'ancien Représentant de la Bulgarie à la Commission du Danube, et à lui-même, et dit qu'il fera tout son possible pour apporter son concours à l'activité fructueuse de la Commission du Danube.

Le *Président* soumet à l'examen de la session l'ordre du jour provisoire de la XXIV^e session (doc. CD/SES 24/5*), qui a été diffusé en temps voulu — conformément aux Règles de procédure de la Commission — et contient les questions incluses à l'ordre du jour à titre d'orientation adopté par la XXIII^e session.

Le *Président* communique que le Représentant de la République Socialiste de Roumanie a envoyé une lettre en date du 13 mai 1966 et une deuxième lettre en date du 9 juin 1966, ayant comme annexe un Aide-mémoire qui contient, en résumé, les propositions roumaines au sujet du perfectionnement du Secrétariat de la Commission du Danube, demandant, conformément à l'art. 17 des Règles de procédure, d'inclure à l'ordre

* Se trouve dans les archives.

du jour la question «Amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube». Il recommande d'inclure la proposition de la République Socialiste de Roumanie comme point 12 de l'ordre du jour. Ainsi, le point «Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXV^e session de la Commission du Danube» deviendra point 13 et le point «Divers» sera point 14.

L'ordre du jour préliminaire de la XXIV^e session est examiné point par point, puis mis au vote dans son ensemble, y inclus la question proposée par le Représentant de la République Socialiste de Roumanie.

L'ordre du jour de la XXIV^e session de la Commission du Danube est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/13 (voir Annexes I).

Sur proposition du Président, la session approuve la constitution de six groupes de travail pour la convocation desquels elle charge :

— questions nautiques (point 1 de l'ordre du jour), M. Schlaffer (délégation de la République d'Autriche);

— questions techniques (point 2), M. Marinescu (délégation de la République Socialiste de Roumanie);

— questions hydrométéorologiques (point 3), M. Kincel (délégation de la République Socialiste Tchèqueoslovaque);

— questions statistiques (point 4), M. Stanić (République Socialiste Fédérative de Yougoslavie);

— rapport du Directeur de l'Appareil sur l'exécution du plan de travail pour la période écoulée et projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période à venir (points 7 et 8), M. Simeonov (délégation de la République Populaire de Bulgarie);

— conformément à l'art. 50 des Règles de procédure de la Commission du Danube, le groupe de travail pour les questions financières s'est déjà réuni avant l'ouverture de la session, sous la présidence de M. Takács (délégation de la République Populaire Hongroise) pour examiner le rapport du Directeur sur l'exécution du budget de la Commission pour 1965 (point 6). Ce groupe poursuivra son travail afin d'examiner le projet de budget de la Commission pour 1966 (point 9).

La session examine le plan de déroulement de ses travaux.

M. Saulescu (Roumanie) propose de compléter le plan de déroulement de la session compte tenu de la proposition soumise par la délégation roumaine, c.-à-d. la proposition concernant l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

Le *Président* dit que cette question a été incluse à l'ordre du jour et que, fort probablement, les Représentants exprimeront leurs positions de principe à l'une des séances plénières de la session. Ainsi, il ne paraît pas nécessaire de constituer un groupe pour cette question.

Le plan de déroulement des travaux de la session est approuvé à l'unanimité.

Le *Président* prie les groupes de travail de commencer leur activité selon le plan de déroulement approuvé et recommande aux présidents des groupes de travail d'examiner, en dehors des questions qui leur sont con-

PROCES — VERBAL

N° 130

DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE

Séance tenue le 24 juin 1966
à Budapest

Président — M. TITOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Lajti
République Socialiste de Roumanie	— M. Saulescu (Suppléant du Représentant)
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 10 h.

La session examine le point 1 de l'ordre du jour «*Questions nautiques*».

M. *Schlaffer*, président du groupe de travail pour les questions nautiques, présente le rapport du groupe de travail et les projets de décision sur les questions nautiques (doc. CD/SES 24/14 — voir Annexes II).

M. *Simeonov* (Bulgarie) dit que durant de nombreuses années les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube établies par la Commission du Danube ont assuré une navigation sûre et exempte d'avaries. A l'heure actuelle, lorsque des nouvelles techniques et des nouvelles méthodes de conduite sont introduites dans la navigation, quand les perspectives de la liaison du Danube à d'autres bassins de l'Europe deviennent proches et réelles, la délégation bulgare estime que le travail entamé en matière d'élaboration des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube est nécessaire et justifié, et constitue actuellement l'une des tâches les plus importantes et les plus responsables de la Commission du Danube. Conscients de l'importance de cette question, les experts des pays danubiens ont élaboré, avec grande compétence, l'avant-projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Durant la période traitée, l'Appareil de la Commission a préparé le nouveau texte intégral du projet desdites dispositions, qui tient compte de tous les amendements et compléments apportés au cours des réunions d'experts pour les questions nautiques. Malgré son volume important, la documentation a été très bien préparée et présente une bonne base pour l'élaboration définitive des nouvelles Dispositions fondamentales.

Au nom de la délégation bulgare M. *Simeonov* remercie tous les experts qui ont participé aux travaux des réunions pour les questions nautiques et tout particulièrement le président de ces réunions, M. *Schlaffer*, expert de la République d'Autriche, sous la direction compétente duquel les réunions ont accompli avec succès la tâche qui leur a été confiée.

Il remercie également l'Appareil de la Commission pour le bon travail effectué dans ce domaine.

Poursuivant son intervention, M. *Simeonov* note qu'au cours de la période examinée la Commission du Danube a fait paraître plusieurs ouvrages de référence de grande valeur, ainsi par exemple la carte de pilotage du secteur du Danube du km 2231 (Kachlet) au km 2060 (Ybbs-Persenbeug) et le Routier du Danube. La délégation bulgare apprécie la carte de pilo-

tage comme une publication de grande utilité, dans la préparation de laquelle ont participé tant les autorités compétentes des pays danubiens, qui ont préparé la documentation cartographique que les fonctionnaires de la Section de navigation de la Commission. Le Routier du Danube est également une publication importante qui tient compte de toutes les modifications résultant de la construction d'ouvrages hydrotechniques sur le Danube.

M. Simeonov attire l'attention sur le fait que l'Indicateur kilométrique du Danube, qui est un ouvrage de référence de grande nécessité et d'une grande valeur pratique pour les bateliers est déjà suranné. La délégation bulgare estime qu'il serait utile et nécessaire de rééditer cet ouvrage en tenant compte de toutes les modifications survenues entretemps.

En conclusion, M. Simeonov communique que la délégation bulgare est d'accord avec le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques et votera pour l'adoption des décisions proposées.

M. Jović (Yougoslavie) dit qu'une grande attention a été consacrée au cours de la période écoulée aux questions de la navigation et que le travail pour leur solution avait engagé les experts des pays danubiens ainsi que l'Appareil de la Commission d'une manière intensive et pour une période prolongée. La solution finale de certaines questions, et notamment des questions relevant de la sécurité de la navigation intérieure, a rencontré un accueil favorable auprès des bateliers. De cette manière la Commission a répondu à l'une de ses obligations qui entrent dans le champ immédiat de ses activités, étant donné que la première étape de l'application du nouveau système de balisage uniforme se trouve accomplie avec succès et dans le temps prévu.

Après l'adoption de la décision y relative, dit M. Jović, les autorités compétentes yougoslaves ont procédé à l'unification des signaux existants des stations de signalisation. Un grand pas en avant a été fait dans cette direction et, comme il ressort du rapport du groupe de travail, l'année prochaine les signaux des stations de signalisation seront unifiés sur la plus grande partie navigable du Danube.

Les grands changements survenus dans la navigation danubienne par suite de l'accroissement du volume des transports, ainsi que l'application de nouvelles techniques et également la création de conditions plus favorables pour la navigation avaient nécessité une réglementation plus moderne de la navigation. La Commission du Danube a été à la hauteur de sa tâche et un succès considérable a été atteint dans l'élaboration du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. On peut s'attendre que de cette manière la Commission du Danube donnera sa contribution non seulement à la navigation danubienne, mais aussi à la navigation intérieure européenne en général. Cela ne fera que rehausser l'importance de la Commission du Danube comme organisation internationale.

Grâce à une compréhension mutuelle et à une étroite collaboration, malgré les différents systèmes appliqués par les batelleries un nouveau grand succès a été marqué par l'élaboration des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube. Ces recommandations contribueront à l'unification des règlements et leur application augmentera la sécurité de la navigation. Au cours des années à venir

les bâtiments seront avertis d'une manière moderne et efficace des éventuels dangers. La solution finale de cette tâche par l'introduction, dans un proche avenir, du système de radiocommunication le plus moderne sur tout le parcours navigable du Danube résoudra ce problème entièrement.

En conclusion, M. Jović déclare que la délégation yougoslave ayant en vue tout le travail accompli, et grandement apprécié par elle, votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et les projets de décisions proposés.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) relève en premier lieu l'achèvement avec succès de l'introduction, sur tous les secteurs du Danube et dans le délai prévu, de la première étape du Système de balisage uniforme sur le Danube.

La délégation tchécoslovaque estime que ce fait permet d'espérer que l'introduction de la deuxième étape du Système sera réalisée avec tout autant de succès, ce pour le bien et la sécurité de la navigation.

La deuxième question non moins importante, liée au développement de la navigation sur le Danube, est, selon l'avis de la délégation tchécoslovaque, l'élaboration des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, ayant en vue que l'augmentation sensible du nombre des bâtiments naviguant sur le Danube, l'accroissement de leurs dimensions et de leurs puissances, l'introduction de nouvelles techniques, ainsi que l'unification souhaitable des règles de route dans les divers bassins fluviaux rendent de plus en plus nécessaire l'élaboration de nouvelles prescriptions.

La délégation tchécoslovaque espère que le travail fructueux accompli par les experts donnera dans ce domaine à l'avenir également des résultats favorables et les experts pourront, dans un proche futur, soumettre à l'examen et à l'approbation de l'une des sessions ordinaires de la Commission du Danube le texte définitif du projet des nouvelles Dispositions fondamentales.

La délégation tchécoslovaque accorde une extrême importance à ce travail et estime que l'élaboration des nouvelles Dispositions est la tâche primordiale de la Commission du Danube.

En ce qui concerne le projet de Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, la délégation tchécoslovaque l'apprécie comme un premier pas vers la réglementation des questions relevant de ce domaine et elle exprime sa certitude que ces Recommandations vont aussi contribuer à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube.

Terminant son intervention, M. Pišek déclare que sur la base des considérations énoncées la délégation tchécoslovaque votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et des projets de décisions.

M. Saulescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine accorde une attention particulière à toutes les questions qui dans le cadre de l'activité de la Commission se rapportent directement à la navigation et ont pour but d'améliorer davantage les conditions actuelles et l'aménagement de la voie navigable.

Parmi ces activités de la Commission du Danube il convient de souligner notamment l'activité dans le domaine des questions nautiques. Les questions nautiques qui figurent à l'ordre du jour de la session, ainsi que la manière dont elles ont été discutées et résolues tant au sein des diverses

réunions d'experts tenues l'année dernière qu'à la session actuelle, montrent l'intérêt particulier que présentent ces questions pour la navigation danubienne.

La contribution active et fructueuse des organes compétents des Etats danubiens a sans aucun doute joué un rôle important dans la bonne solution trouvée à l'unanimité à toutes les questions nautiques examinées à la session.

Il convient de souligner le grand travail déployé par les organes compétents des pays danubiens puis par l'Appareil de la Commission, et notamment par la Section de navigation pour arriver au stade actuel de l'élaboration des questions techniques ayant trait à la réglementation de la navigation sur le Danube, c'est-à-dire du projet de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Il est nécessaire de continuer aussi à l'avenir ce travail en vue de l'application du CEVNI, afin d'atteindre le résultat final que tous souhaitent le meilleur dans l'intérêt de la navigation.

Poursuivant son intervention, M. Saulescu relève les bons résultats obtenus jusqu'à présent dans l'application des recommandations de la Commission du Danube concernant l'installation des signaux du Système de balisage uniforme du Danube, prévus pour la première étape, et note que dans l'introduction de la deuxième étape on peut également attendre de très bons résultats.

En ce qui concerne la question des radiocommunications, qui intéresse la navigation sur le Danube, la délégation roumaine estime que la collaboration dans ce domaine entre la Commission du Danube et l'Union Internationale des Télécommunications a été utile et qu'il convient de la poursuivre à l'avenir également.

La délégation roumaine est d'accord avec les solutions trouvées et proposées par le groupe de travail qui a examiné les questions nautiques et, en remerciant M. Schlaffer de la délégation autrichienne en sa qualité de président du groupe de travail, votera pour l'adoption du rapport présenté et des projets de décisions proposés.

Les projets de décisions proposés par le groupe de travail sont mis au vote.

La décision sur les questions nautiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 24/24 (voir Annexes I).

La décision concernant les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube est adoptée à l'unanimité (doc. CD/SES 24/25) (voir Annexes I).

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

La session passe à l'examen du point 2 de l'ordre du jour «*Questions techniques*».

M. *Marinescu*, président du groupe de travail pour les questions techniques, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 24/15 (voir Annexes II).

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) note que le contenu du rapport du groupe de travail pour les questions techniques reflète toute une série de mesures adoptées par la Commission et directement liées à la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

L'examen en session ordinaire de l'information sur l'entretien du chenal par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales est déjà devenu une tradition à la Commission du Danube, et c'est l'une des manières dont la Commission veille à l'application des dispositions de la Convention de 1948.

L'analyse des données qui figurent dans l'information permet de déduire que grâce aux efforts communs des pays danubiens l'entretien du chenal du Danube s'améliore d'année en année.

La deuxième information sur les questions techniques, soumise à la session, reflète le volume des grands travaux exécutés de 1961 à 1965 par les pays danubiens et par les Administrations fluviales spéciales afin de rendre meilleures les conditions de navigabilité du Danube, ainsi que les résultats obtenus dans ce domaine.

Sur la base de cette information, on peut constater avec satisfaction que la réalisation du plan des grands travaux sur le Danube, prévu pour la première période 1961—1965, a amélioré les qualités nautiques du fleuve.

Actuellement, devant la Commission se trouve posée la tâche suivante dans ce domaine d'une grande importance également au point de vue de la poursuite de l'amélioration de la voie navigable; il s'agit notamment de l'établissement du Plan des grands travaux pour la période 1966—1970 de la première étape. Vu que le développement incessant de la navigation danubienne pose des exigences toujours nouvelles vis-à-vis de la qualité du chenal, il semble justifié que l'Appareil de la Commission entreprenne l'année prochaine l'établissement du plan de la deuxième étape des grands travaux et poursuive le rassemblement de la documentation pour les secteurs au sujet desquels il ne dispose pas encore des données nécessaires.

En conclusion, M. *Kapikraïan* dit que la délégation soviétique apprécie hautement les efforts déployés par les autorités compétentes des pays danubiens afin d'améliorer les conditions de la navigation sur leurs secteurs du Danube, et aussi le travail effectué par l'Appareil de la Commission en matière d'élaboration des documents relatifs aux questions techniques.

Achevant son intervention, M. *Kapikraïan* remercie le groupe de travail pour les questions techniques et le président de ce groupe, M. *Marinescu*, pour leur activité fructueuse, et déclare que la délégation soviétique est d'accord avec le rapport du groupe de travail et votera pour l'adoption de la décision qu'il contient.

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) dit que la délégation tchécoslovaque voudrait noter, en rapport avec les questions examinées par le groupe de travail pour les questions techniques, que le développement en perspective de la navigation sur le Danube dépend également — en dehors d'autres facteurs fondamentaux — de l'état futur du chenal.

Comme on le sait, les pays danubiens élaborent actuellement des projets d'ouvrages hydrotechniques ayant pour but de mettre en valeur les ressources énergétiques du Danube pour les besoins de leur économie nationale. Outre qu'ils serviront à l'utilisation des ressources énergétiques des

eaux du Danube, ces ouvrages auront également une influence favorable sur les conditions de la voie navigable.

On élabore actuellement en Tchécoslovaquie, en collaboration étroite avec les organes compétents de la République Populaire Hongroise, le projet d'exploitation du secteur commun tchécoslovaque-hongrois. D'autre part, les autorités compétentes tchécoslovaques étudient les possibilités de la liaison du Danube à l'Oder et à l'Elbe.

En connexion avec ces travaux, les autorités compétentes tchécoslovaques sont arrivées aux conclusions que la construction, sur ce secteur, d'écluses projetées d'après les Recommandations de la Commission du Danube relatives aux gabarits du chenal pourrait, à l'avenir, influencer défavorablement le développement de la navigation en perspective sur ce secteur. Cette opinion se fonde également sur le fait que le volume du trafic-marchandises et les méthodes de navigation subiront des modifications sur la section où se ramifiera le canal Danube-Oder-Elbe.

Partant de ces considérations, les autorités compétentes tchécoslovaques ont jugé opportun de soumettre à ce sujet une information dans laquelle sont exposés avec plus de détails les problèmes fondamentaux liés au développement en perspective de la navigation sur le secteur en question.

Toutefois, ayant en vue que la solution desdites questions touche toute une série de problèmes relevant de différents domaines, la délégation tchécoslovaque, après avoir consulté la délégation de la République Populaire Hongroise et s'être mise d'accord avec elle, a jugé utile de soumettre quelques questions à une étude commune plus détaillée et d'en informer par la suite la Commission du Danube.

J'estime de mon devoir, dit M. Pišek, de remercier les autorités de la République Populaire Hongroise d'être d'accord de prendre part à ces travaux avec les organes compétents tchécoslovaques.

En conclusion, M. Pišek communique qu'en ce qui concerne les autres questions examinées au sein du groupe de travail, la délégation tchécoslovaque n'a pas d'observation à formuler et votera pour l'approbation du rapport présenté et l'adoption de la décision proposée.

M. *Lajti* (Hongrie) estime nécessaire de noter que de grands succès ont été obtenus au cours de la période qui s'achève à la présente session. Ainsi par exemple, jusqu'en 1966 la Commission a publié 15 ouvrages de caractère technique.

L'Appareil de la Commission, se fondant sur la documentation reçue des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, a élaboré le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) et ensuite a dressé l'information sur l'exécution de ce plan, qui a été examinée à la présente session.

Cette information permet de constater le volume considérable des travaux exécutés par les pays danubiens dans le but d'entretenir et d'améliorer les conditions de la voie navigable.

Au cours de la période examinée, l'Appareil de la Commission a étudié, sur la base du rapport des autorités compétentes hongroises, les mesures pratiques à adopter dans la lutte contre les glaces. L'Appareil a également dressé le projet de rapport sur le régime des glaces du Danube dans la pré-

paration duquel il s'est servi des calculs et de la documentation détaillée de l'Institut de Recherches Scientifiques de Hongrie ainsi que des données fournies par quelques pays danubiens. La connaissance du régime des glaces du Danube revêt une grande importance non seulement au point de vue de la navigation, mais aussi au point de vue de la prévention des dangers dont peuvent menacer les crues avec glaces tant sur les secteurs éclusés du Danube que sur les secteurs à courant libre.

En conclusion — dit M. Lajti — il convient de constater que la Commission du Danube et son Appareil, sur la base des renseignements reçus des pays danubiens et avec le concours des experts de ces pays, ont accompli au cours de la période écoulée un grand et fécond travail, qui mérite une appréciation positive.

Le projet de décision proposé dans le rapport du groupe de travail pour les questions techniques est mis au vote.

La décision sur les questions techniques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 24/23 (voir Annexes I).

Le *Président* remercie M. Marinescu, président du groupe de travail pour les questions techniques et tous les membres de ce groupe de travail pour l'activité grande et fructueuse qu'ils ont déployée dans l'examen des questions techniques.

La séance est levée à 11 h 35.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé: F. I. TITOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: F. PIŠEK

PROCES — VERBAL

N° 131

DE LA VINGT-QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE

Séance tenue le 24 juin 1966
à Budapest

Président — M. TITOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Lajti
République Socialiste de Roumanie	— M. Saulescu (Suppléant du Représentant)
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 15 heures.

Le *Président* propose d'examiner, conformément au programme de travail adopté, le point 3 de l'ordre du jour «*Questions hydrométéorologiques*».

M. *Kincel* (Président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques) présente le rapport du groupe de travail et les projets de décision sur les questions hydrométéorologiques — doc. CD/SES 24/16 (Voir Annexes II) et note que le premier projet de décision a été concerté avec toutes les délégations, mais qu'au sujet du deuxième projet de décision l'unanimité n'a pas été atteinte.

M. *Jović* (Yougoslavie) dit avoir écouté avec grande attention l'exposé sur le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques. Ce rapport contient des questions desquelles la Commission s'est occupée pendant un certain temps et a abouti à des solutions communes. Pour cette raison, la délégation yougoslave votera pour l'adoption du projet de décision se rapportant aux points 3/a et 3/b de l'ordre du jour.

En ce qui concerne la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube, M. *Jović* note qu'à son regret, malgré les grands efforts déployés par la délégation yougoslave, il n'a pas été possible d'aboutir à une décision unanime. Ainsi, la session est saisie d'un projet de décision au sujet duquel la délégation et les experts yougoslaves ont à plusieurs reprises déjà, de même qu'à la présente session dans le cadre du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, déclaré ne pas être d'accord en principe. Sans répéter les arguments avancés par les experts yougoslaves, arguments qui sont bien connus de tous, dit M. *Jović*, il convient de souligner que la délégation yougoslave approuve la position exprimée par ses experts et déclare que pour cette raison elle ne peut pas appuyer le projet de décision sur la formation d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

M. *Koller* (Autriche) dit que la délégation autrichienne a pris note avec beaucoup de regret que le groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques n'a pas abouti à une solution commune et qu'il n'a pas été possible d'arriver à un accord même au sein des réunions des Représentants. Sans vouloir entrer maintenant dans la discussion sur la question de savoir si la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin danubien est compatible avec les prescriptions de la Convention,

dit M. Koller, nous devons prendre note du fait que deux pays membres de la Commission se sont prononcés catégoriquement contre la constitution d'un tel groupe de travail, et ce au grand regret de la délégation autrichienne, vu qu'elle attache la plus grande importance à la collaboration amicale entre tous les Etats membres de la Commission et qu'elle est convaincue qu'une telle coopération est indispensable pour le travail fructueux de la Commission du Danube. La délégation autrichienne se rend compte que la constitution d'un tel groupe de travail sans la participation de deux Etats aussi importants que la Roumanie et la Yougoslavie n'aboutira pas à des résultats satisfaisants. Par conséquent, elle se trouve forcée, à son grand regret, de s'abstenir du vote en ce qui concerne le deuxième projet de décision sur les questions hydrométéorologiques, proposé par le groupe de travail.

M. *Lajti* (Hongrie) note que les pays danubiens ont à maintes reprises exprimé l'avis qu'ils estimaient nécessaire la coopération dans le domaine des études de l'hydrologie du bassin du Danube. Dans ce sens, il convient de relever en premier lieu les conférences des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques. Ces conférences contribueront dans une grande mesure à développer la prévision hydrologique pour le Danube et à assurer ainsi la sécurité de la navigation danubienne. Les trois conférences, de même que la réunion préparatoire de la quatrième conférence, qui s'est déroulée fin mai en Tchécoslovaquie, peuvent être caractérisées par l'esprit de compréhension et le désir de collaboration dont elles étaient imprégnées.

Les résultats des recherches scientifiques effectuées dans les pays du bassin du Danube sont de plus en plus utilisés dans le travail de la Commission également, car une grande partie de ces recherches servent directement ou indirectement à satisfaire les besoins de la navigation sur le Danube. Plusieurs documents soumis conformément à l'ordre du jour de la XXIV^e session de la Commission du Danube témoignent que les résultats des recherches poursuivies dans les pays danubiens sont mis à profit pour les besoins de la navigation, ainsi par exemple le Rapport sur le régime des glaces du Danube, l'Information sur les méthodes de prévision des phénomènes de glaces et l'Information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveau dressées pour les besoins de la navigation.

Toutefois, ces résultats, quoique importants, n'ont pas leur valeur intégrale, car par suite du manque de coopération les renseignements qui servent de base pour l'établissement des informations ne sont pas homogènes et de ce fait leur utilisation est compliquée.

La délégation de la République Populaire Hongroise estime qu'il faudrait, à l'avenir, utiliser plus intensivement les résultats des recherches faites dans les pays danubiens.

L'extension de la coopération dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube sert précisément ce but et pour cette raison la délégation hongroise soutient la proposition visant la constitution d'un groupe de travail, afin de promouvoir la coopération dans les domaines des recherches qui contribuent à assurer la sécurité de la navigation sur le Danube.

De l'avis des autorités compétentes hongroises l'activité d'un tel groupe correspond entièrement aux dispositions de la Convention de Belgrade, qui définit les activités de la Commission du Danube. Par conséquent, la délé-

gation hongroise estime qu'il n'y a pas lieu de soulever la question de la compétence.

La délégation hongroise regrette infiniment que malgré les efforts des délégations qui ont participé aux débats sur le problème traité, une opinion unanime n'a pas pu être atteinte. Bien que ce fait rende le travail compliqué dans ce domaine, il ne peut toutefois avoir de l'influence sur les fondements mêmes de la coopération.

M. Lajti conclut en disant que la délégation hongroise votera pour la décision sur la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie du bassin du Danube, qui contribuera à assurer les besoins de la navigation danubienne.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) dit qu'en ce qui concerne la question de l'extension de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube, la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque et les experts tchécoslovaques ont clairement exprimé leur position de principe au cours des réunions d'experts et des groupes de travail de la Commission du Danube et que les résultats de l'examen du problème en question à la présente session ne sont pas une raison pour modifier cette position. En conséquence, la délégation tchécoslovaque votera pour le projet de décision présenté sur cette question.

M. Saulescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine a déjà eu l'occasion d'exposer dans le cadre des travaux de la Commission du Danube son point de vue en ce qui concerne la proposition relative à l'organisation de la coordination des recherches scientifiques hydrométéorologiques dans le bassin du Danube. Les recherches scientifiques présentent sans aucun doute beaucoup d'intérêt pour la navigation danubienne, dit-il, mais elles présentent également de l'intérêt pour bien d'autres domaines économiques qui ont une importance particulière pour les pays, et notamment l'utilisation des eaux pour l'industrie, pour l'hydro-énergie, la lutte contre les inondations, l'agriculture, la pisciculture, la distribution d'eau à la population. Pour cette raison, les organes compétents roumains considèrent qu'il n'est pas possible d'attribuer à la Commission du Danube, qui s'occupe seulement des questions nautiques, le rôle de coordinateur dans ce domaine, ce qui pourrait avoir comme résultat de diriger les recherches scientifiques hydrométéorologiques dans la direction intéressant surtout la navigation.

La délégation roumaine ne considère pas raisonnable, ni dans l'intérêt du développement de l'activité scientifique des pays danubiens dans le domaine hydrométéorologique, de donner à la navigation le rôle principal dans l'organisation de ces recherches.

Il faut remarquer que les recherches scientifiques hydrologiques concernant le territoire du bassin du Danube n'entrent pas dans la compétence de la Commission du Danube, telle qu'elle a été établie par la Convention de 1948. De plus, la création d'un groupe de travail à caractère permanent ou périodique pour les problèmes hydrométéorologiques n'est pas conforme aux stipulations de la Convention de 1948, qui n'établit pas de pareille modalité de travail dans le cadre de la Commission du Danube.

La délégation roumaine est entièrement d'accord qu'une collaboration

internationale entre les pays danubiens dans le domaine hydrologique est nécessaire. Cette collaboration peut être assurée en utilisant les formes d'organisation déjà existantes, parmi lesquelles on peut mentionner les programmes d'activité établis par les comités nationaux dans le cadre de la Décennie hydrologique internationale. Un bon exemple de collaboration internationale qui a donné des résultats fructueux sont les conférences des prévisions hydrologiques organisées par les pays danubiens.

Les instituts de recherches scientifiques dans le domaine hydrométéorologique de la République Socialiste de Roumanie participent en permanence à la réalisation de cette collaboration internationale et assurent leur entière contribution au développement de cette collaboration.

Cependant, les organes compétents roumains ne peuvent pas accepter que l'organisation de la collaboration internationale dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube soit assurée par la Commission du Danube, ni accepter la création d'un groupe de travail dans le cadre de la Commission, qui s'occuperait d'une activité qui dépasse les attributions de la Commission.

Pour ces considérations, la délégation roumaine est obligée de voter contre le projet de décision concernant la création du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube. La délégation roumaine est autorisée à déclarer que les experts roumains ne participeront pas aux travaux d'un tel groupe de travail dans le cas où sa constitution serait décidée par la majorité.

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) dit que, comme il est bien connu, la XXII^e session de la Commission du Danube a convenu à l'unanimité que la poursuite du développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrologie du bassin du Danube est utile et nécessaire dans l'intérêt de la navigation.

Durant deux ans cette question a été largement débattue et il ne semble pas utile de s'arrêter encore une fois sur tous les aspects de ce problème complexe et important. Il a été souligné à maintes reprises que la Commission du Danube assure depuis de longues années déjà la satisfaction des besoins de la navigation en données hydrologiques. A la présente session il s'agit seulement de l'extension de l'activité de la Commission du Danube dans le domaine des recherches hydrologiques, dont la nécessité a été soulignée par la XXII^e session.

A l'heure actuelle il est absolument évident que sans une étude complexe des processus hydrologiques qui s'opèrent dans le bassin versant, il serait difficile d'obtenir de nouveaux succès dans le développement des méthodes de la prévision hydrologique, qui est encore loin de satisfaire entièrement les exigences de la navigation.

En rapport avec ceci, la délégation soviétique voudrait souligner l'importance de la participation de la Commission du Danube aux mesures adoptées en ce qui concerne la coopération régionale dans le cadre de la Décennie hydrologique internationale, ainsi qu'aux travaux des conférences des pays danubiens pour les prévisions hydrologiques.

La délégation soviétique estime que la meilleure forme d'organisation pour l'extension de la coopération en matière d'hydrologie du bassin du

Danube s'avère être la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

La Convention relative au régime de la navigation sur le Danube prévoit la coordination du service hydrologique sur le Danube et la publication de bulletins hydrologiques et de prévisions à brève et à longue échéance pour le Danube.

A notre avis, dit M. Kapikraïan, la constitution d'un groupe de travail, qui est proposée, correspond entièrement à ces dispositions de la Convention de même qu'aux Règles de procédure de la Commission, fait qui a été plusieurs fois souligné au cours de ces deux ans.

Poursuivant son intervention, M. Kapikraïan dit que la délégation soviétique est profondément convaincue que l'activité de ce groupe de travail, dont la constitution relève entièrement de la compétence de la Commission du Danube, va contribuer à l'extension et au perfectionnement de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube et promouvra la satisfaction des besoins de la navigation danubienne en données hydrométéorologiques.

La délégation soviétique — dit M. Kapikraïan — est entièrement d'accord avec le rapport du groupe de travail présenté et votera pour l'adoption des projets de décisions qu'il contient.

M. *Bogdanov* (Bulgarie) dit que la délégation bulgare et ses spécialistes ont maintes fois intervenu sur le problème examiné et exposé les considérations des autorités compétentes bulgares à son sujet. En conséquence, la délégation bulgare est d'accord avec le projet de décision proposé par le groupe de travail et votera pour son adoption.

Le projet de décision sur les questions hydrométéorologiques (points 3/a et 3/b de l'ordre du jour) mis au vote est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/24 (Voir Annexes I).

Le projet de décision mis au vote sur le point 3/c de l'ordre du jour concernant la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube — doc. CD/SES 24/22 (Voir Annexes I) — est adopté par 4 voix; 1 voix contre (délégation de la République Socialiste de Roumanie) et 2 abstentions (délégations de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et de la République d'Autriche).

Le *Président* remercie M. Kincel, président du groupe de travail, et tous les membres du groupe pour leur grande activité.

La session passe à l'examen du point 4 de l'ordre du jour «*Questions statistiques*».

M. *Stanić* (président du groupe de travail pour les questions statistiques) présente le rapport du groupe de travail — CD/SES 24/17 (Voir Annexes II).

M. *Simeonov* (Bulgarie) relève le grand travail effectué par l'Appareil de la Commission dans l'accomplissement des tâches du domaine statistique et souligne la bonne préparation des publications de la Commission, telles que l'Annuaire statistique et l'Information sur le développement de la navigation sur le Danube au cours de la période de 15 ans de 1950 à 1964.

Les instituts bulgares, et tout particulièrement les instituts d'établissement de projets, ont manifesté un grand intérêt à l'égard des renseignements et données comparatives contenus dans l'Annuaire et dans l'Information relative au développement de la navigation sur le Danube.

Les modifications et compléments aux questionnaires pour le rassemblement des données statistiques sur la navigation danubienne et aux définitions statistiques permettront, sans aucun doute, d'améliorer les renseignements fournis.

En conclusion — dit M. Simeonov — la délégation bulgare est d'accord avec le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

Le projet de décision mis au vote au point 4 de l'ordre du jour, sur les questions statistiques est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/26 (Voir Annexes I).

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

Le *Président* propose de faire une pause et ensuite d'examiner encore à la troisième séance plénière les points 5 et 6 de l'ordre du jour.

(Après l'intervalle)

La session examine le point 5 de l'ordre du jour «*Rapport de la réunion d'experts sur les résultats de 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* — doc. CD/SES 24/48 (Voir Annexes III).

Le *Président* rappelle que la réunion des Représentants qui s'est tenue le 15 juin a décidé de ne pas constituer de groupe de travail et a prié la présidence de la Commission du Danube de préparer, ensemble avec les délégations de la Roumanie et de la Yougoslavie, un projet de décision sur cette question. Le *Président* prie de donner lecture du projet de décision.*)

Le *Président* propose de remplacer dans le premier alinéa du texte russe le mot «*путём*» par «*в результате*».

Le projet de décision concernant le point 5 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision relative au Rapport de la réunion d'experts des pays 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 sur le Danube est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 24/20 (Voir Annexes I).

La session examine le point 6 de l'ordre du jour «*Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965*».

* Se trouve dans les archives.

M. *Takács* (président du groupe de travail pour les questions financières) présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision proposé.

Le Président met au vote le projet de décision au point 6 de l'ordre du jour.

La décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 24/27 (Voir Annexes I).

Le *Président* remercie M. *Takács*, président du groupe de travail pour les questions financières, et tous les membres de ce groupe pour leur grande activité.

La séance est levée à 17 h 30 minutes.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé: F. I. TITOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: F. PIŠEK

PROCES — VERBAL

N° 132

DE LA VINGT-QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE

Séance tenue le 28 juin 1966
à Budapest

Président — M. TITOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Koller
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Lajti
République Socialiste de Roumanie	— M. Saulescu (Suppléant du Représentant)
République Socialiste Tchèqueoslovaque	— M. Pišek
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 10 heures.

La session examine le point 7 de l'ordre du jour «*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 1965 à mai 1966*» et le point 8 de l'ordre du jour «*Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967*».

M. Simeonov (président du groupe de travail) présente le 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 pour 1965/1966 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 (doc. CD/SES 24/30 — voir Annexes II).

M. Saulescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine exprime son accord avec le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour la période écoulée et apprécie l'activité déployée par le Secrétariat et les Services afin d'accomplir les tâches dont les a chargés la session précédente.

En ce qui concerne le plan de travail de la Commission pour la prochaine période, qui a été également examiné par le groupe de travail, la délégation roumaine — dit M. Saulescu — ne saurait être d'accord avec l'inclusion des points 20 et 23, points qui se réfèrent au groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube, pour les considérations qu'elle a déjà exposées à la troisième séance plénière.

De même, la délégation roumaine ne peut être d'accord avec le point 7 du plan de travail concernant le rassemblement de données pour l'établissement du bilan d'eau du Danube. Elle a déjà exposé sa position à cet égard et a voté contre la décision y relative lors de l'examen de cette question par la Commission.

En conclusion, M. Saulescu dit que la délégation roumaine est d'accord avec les autres points compris dans le plan de travail de la Commission, mais qu'à son regret, pour les raisons exposées ci-haut, elle se verra obligée de s'abstenir de voter pour l'adoption du plan de travail dans son ensemble.

Le Président met au vote le projet de décision sur le rapport du Directeur concernant l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1965/1966.

La décision concernant le rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour 1965/1966 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 24/37 (Voir Annexes I).

Le plan de travail de la Commission du Danube pour 1966/1967 est examiné et adopté point par point — doc. CD/SES 24/35 (Voir Annexes I).

- Les points 1—6 sont adoptés à l'unanimité.
- Le point 7 est adopté par 6 voix; une voix contre (Roumanie).
- Les points 8—19 sont adoptés à l'unanimité.
- Le point 20 est adopté par 4 voix pour, 2 voix contre (Roumanie et Yougoslavie), une abstention (Autriche).
- Les points 21 et 22 sont adoptés à l'unanimité.
- Le point 23 est adopté par 4 voix pour, 2 voix contre (Roumanie et Yougoslavie), une abstention (Autriche).
- Les points 24—36 sont adoptés à l'unanimité.

Le *Président* remercie M. Simeonov, président du groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail et du projet de plan de travail de la Commission du Danube ainsi que tous les membres du groupe de travail pour leur activité fructueuse.

La session examine le point 9 de l'ordre du jour «*Projet de budget de la Commission du Danube pour 1966*».

M. Takacs, président du groupe de travail pour les questions financières, présente le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du budget de la Commission du Danube pour 1966 — doc. CD/SES 24/34 (Voir Annexes II).

M. Jović (Yougoslavie) rappelle les conclusions auxquelles sont arrivées les Représentants, à savoir la nécessité que l'exercice financier coïncide avec l'année du plan de travail de la Commission. Il salue la décision concertée à l'unanimité lors de la réunion des Représentants, et selon laquelle la présidence de la Commission assurera la transition au nouveau système au cours de l'année prochaine de telle sorte que dès le début de 1968 l'exercice financier corresponde à l'année du plan de travail.

M. Jović souligne l'importance qu'il attache au fait que lors de l'élaboration du projet de budget de la Commission du Danube l'Appareil tienne compte des économies, et estime qu'il serait également nécessaire que, lors de l'élaboration du projet de budget, les divers postes des articles soient présentés d'une manière plus détaillée et accompagnés d'explications, afin que les Gouvernements puissent avoir un meilleur aperçu des nécessités financières de la Commission.

Dans le but de parvenir à un financement plus normal de la Commission au cours de l'année prochaine, il serait nécessaire, puisque en ce moment nous n'adoptons pas le budget pour 1967, dit M. Jović, que la présidence de la Commission prenne, en vertu des Règles de procédure, des mesures correspondantes afin que dès le début de l'année prochaine le groupe de travail pour les questions financières puisse assurer l'utilisation des moyens financiers de la manière désirée par les Etats membres.

En conclusion, M. Jović dit qu'ayant en vue ce qui vient d'être dit la délégation yougoslave votera pour l'adoption du projet de budget de la Commission pour 1966.

M. Lajti (Hongrie) prie d'inclure dans le texte français du rapport du groupe de travail les mots «à partir du 1^{er} janvier 1966», qui en ont été omis.

Le projet de décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966 est mis au vote.

La décision concernant le budget de la Commission du Danube pour 1966 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 24/36 (Voir Annexes I).

Le *Président* remercie M. Takács, président du groupe de travail, et tous les membres de ce groupe de travail pour l'activité fructueuse qu'ils ont déployée dans l'examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1966.

La session passe au point 10 de l'ordre du jour «*Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube*».

Le *Président* rappelle que conformément à l'art. 6 de la Convention de 1948, le Président, le Vice-président et le Secrétaire de la Commission sont élus pour une période de trois ans, et prie les Représentants de proposer les candidatures à ces postes pour les trois ans à venir.

En sa qualité de Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, M. Titov propose au poste de Président le Représentant de la République Populaire de Bulgarie, M. Bogdanov.

M. Koller (Autriche) dit qu'il voudrait proposer au poste de Vice-président la candidature de l'honorable Représentant de la République Socialiste de Roumanie, son ami, M. Mihail Roşianu.

M. Pišek (Tchécoslovaquie), se référant à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et aux articles 6 et 7 des Règles de procédure, propose au poste de Secrétaire le Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Tibor Lajti. Ses capacités, ses connaissances et ses qualités personnelles — dit-il — sont une garantie de ce que M. Lajti, en tant que Secrétaire de la Commission, contribuera au développement de la collaboration entre les pays danubiens.

Le *Président* rappelle que conformément aux Règles de procédure l'élection du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission a lieu au scrutin secret, et propose de constituer une commission de dépouillement du scrutin.

M. Jović (Yougoslavie) propose que la commission de dépouillement du scrutin soit composée du Représentant de la République d'Autriche, M. Koller, et du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, M. Pišek.

La proposition de M. Jović est adoptée à l'unanimité.

Le *Président* déclare un intervalle de 15 minutes pour la procédure de vote et le dépouillement du scrutin.

Après l'intervalle, *M. Koller*, se prononçant au nom de la commission de dépouillement du scrutin, communique les résultats du vote et annonce que les candidatures proposées ont été acceptées à l'unanimité.

Le *Président* remercie *M. Koller* et *M. Pišek* et constate que l'élection du *Président*, du *Vice-président* et du *Secrétaire* de la Commission du Danube s'est déroulée conformément aux Règles de procédure et annonce qu'ont été élus à l'unanimité :

— au poste de *Président* de la Commission du Danube : *M. Bogdanov*, Représentant de la République Populaire de Bulgarie ;

— au poste de *Vice-président* de la Commission du Danube : *M. Roşianu*, Représentant de la République Socialiste de Roumanie ;

— au poste de *Secrétaire* de la Commission du Danube : *M. Lajti*, Représentant de la République Populaire Hongroise.

Au nom de l'ancienne présidence de la Commission du Danube, le *Président* félicite chaleureusement *MM. Bogdanov*, *Roşianu* et *Lajti* à l'occasion de leur élection unanime aux postes respectifs de *président*, *vice-président* et *secrétaire*, et leur souhaite du succès à ces postes importants.

M. Bogdanov (Bulgarie) remercie chaleureusement tous les Représentants participant à la XXIV^e session de la Commission du Danube pour la haute confiance qu'ils lui ont témoignée en l'élisant, en sa qualité de Représentant de la République Populaire de Bulgarie, au poste de *Président* de la Commission du Danube.

La délégation bulgare estime que la Commission du Danube a effectué un grand travail dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube et est persuadée qu'elle fera face à l'avenir également, à ses obligations en ce qui concerne la coopération entre les pays danubiens, l'extension des relations internationales, ce qui, sans aucun doute, élèvera encore davantage l'importance et l'autorité de la Commission sur le plan international.

La délégation bulgare a toujours déployé de grands efforts et continuera à le faire afin de réaliser avec succès les tâches qui, conformément à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, relèvent de la compétence de la Commission du Danube.

M. Bogdanov assure tous les Représentants qu'en assumant cette haute fonction de *Président* de la Commission du Danube, il fera tout son possible pour justifier la haute confiance qui lui a été témoignée et déploiera ses efforts afin que par son activité il puisse continuer à renforcer l'esprit traditionnel de coopération entre les pays danubiens membres, qui règne au sein de la Commission.

Concluant, *M. Bogdanov* prie la session d'accorder à *M. Titov* le droit de présider jusqu'à la fin cette séance de clôture de la XXIV^e session de la Commission du Danube.

M. Titov remercie *M. Bogdanov* pour la confiance qui lui a été témoignée.

M. Saulescu (Roumanie), au nom de la délégation roumaine, remercie la confiance faite à la République Socialiste de Roumanie par l'élection de

son Représentant au poste de Vice-président de la Commission du Danube. La délégation roumaine a toujours accordé une grande attention aux travaux de la Commission du Danube et elle contribuera à l'avenir également à la réalisation de ses tâches futures.

La délégation roumaine se rallie aux chaleureuses paroles qui ont été exprimées par les autres délégations à l'occasion de l'élection de M. Bogdanov au poste de Président et de M. Lajti au poste de Secrétaire, et leur souhaite de bons succès dans leur activité future.

Au nom de la délégation roumaine, M. Saulescu remercie le Président de la Commission du Danube, M. Titov, pour la compétence et le savoir avec lesquels il a dirigé l'activité de la Commission en collaboration étroite avec le Vice-président, M. Koller, représentant de l'Autriche, et le Secrétaire, M. Pišek, représentant de la Tchécoslovaquie.

La session passe au point 11 de l'ordre du jour *«Libération et nomination du directeur, de ses adjoints et des chefs de section de la Commission du Danube»*.

Le Président rappelle qu'aux réunions préliminaires tenues les 19 avril et 27 juin, les Représentants ont concerté la répartition des postes de l'Appareil de la Commission du Danube.

M. Titov, en sa qualité de représentant de l'Union Soviétique, propose de nommer au poste de directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube *M. L. I. Kapikraïan*.

M. Kapikraïan est ingénieur diplômé; il a fait ses études à l'Institut du transport par voie d'eau de Léningrad. Après avoir achevé ses études, M. Kapikraïan a travaillé en Extrême-Orient à des postes dirigeants, dans le cadre du Ministère de la Flotte Maritime.

M. Kapikraïan travaille sur le Danube dès 1944, et depuis 1950 jusqu'à présent, il est directeur de l'Entreprise soviétique de navigation danubienne.

Il a participé, en qualité d'expert de la délégation soviétique, à la Conférence de Belgrade de 1948 à laquelle a été signée la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

M. Kapikraïan a pris part aux travaux de toutes les sessions de la Commission du Danube, et, depuis 1952 jusqu'à présent, il est suppléant permanent du Représentant de l'Union Soviétique à la Commission du Danube.

La grande compétence de M. Kapikraïan dans les questions de la navigation danubienne est bien connue. M. Kapikraïan connaît bien les problèmes dont s'occupe la Commission du Danube, il dispose d'une expérience des travaux administratifs et possède le tact requis pour la solution raisonnable des tâches posées devant l'Appareil de la Commission. La délégation soviétique est persuadée que M. Kapikraïan accomplira avec succès les tâches qui incombent au directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

M. *Marinescu* (Roumanie), s'exprimant au nom de la délégation roumaine, dit que tous connaissent la grande expérience de M. Kapikraïan en ce qui concerne l'activité de la Commission du Danube et surtout son activité dans le domaine de la navigation sur le Danube.

Nous avons eu plusieurs occasions — dit M. Marinescu — de bénéficier de l'expérience acquise par M. Kapikraïan dans son activité relevant du domaine de la navigation danubienne. Personnellement, dit M. Marinescu, j'ai bénéficié plusieurs fois de ses conseils dans des questions de spécialité concernant la navigation. Sa grande compétence professionnelle, son esprit de compréhension et aussi son expérience dans toutes les questions concernant la Commission rendent M. Kapikraïan tout indiqué pour le poste de directeur de la Commission du Danube.

La délégation roumaine soutient la candidature de M. Kapikraïan au poste de directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et lui souhaite de bons succès dans son activité à ce poste.

Le projet de décision concernant la libération du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et la nomination du nouveau Directeur mis au vote est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/32 (Voir Annexes I).

Le *Président* remercie chaleureusement l'ex-directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, M. Badescu, pour son activité fructueuse, et lui souhaite de grands succès dans son travail futur. Il félicite M. Kapikraïan à l'occasion de sa nomination au poste de directeur et lui adresse ses vœux de grands succès.

M. Pišek (Tchécoslovaquie) dit que la délégation tchécoslovaque soumet à l'approbation de la session la candidature du citoyen de la République Socialiste Tchécoslovaque, M. Dr František Svátek, au poste de directeur-adjoint pour le Secrétariat.

M. Svátek a fait des études de droit et a travaillé pendant une longue période de temps dans l'Appareil de la Commission du Danube. En conséquence, il possède une grande expérience en ce qui concerne le travail du Secrétariat de la Commission.

Travaillant depuis 1960 à la Division des relations internationales du Ministère des Transports de la République Socialiste Tchécoslovaque, il a acquis une grande expérience dans le cadre de ses fonctions de chef de la Section des organisations et des accords internationaux, et notamment en matière de coopération avec les organisations internationales s'occupant des questions des divers modes de transport, y compris le transport par voie navigable.

En sa qualité de suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, M. Svátek a participé ces dernières années à l'examen de toutes les questions entrant dans le cadre de l'activité de la Commission du Danube.

La délégation tchécoslovaque est persuadée que M. Svátek, qui possède également les deux langues officielles de la Commission, dispose de toutes les qualités requises pour remplir avec succès les fonctions de directeur-adjoint pour le Secrétariat.

M. Bogdanov (Bulgarie) dit que la délégation bulgare propose M. Simeon Atanassov *Simeonov* au poste de directeur-adjoint pour les Services.

M. Simeonov est né le 2 mars 1920 à Várna. Il a fait de hautes études économiques et maritimes.

En 1960 M. Simeonov a été nommé chef de l'Administration du transport par voie d'eau près le Ministère des transports et des communications de la République Populaire de Bulgarie. Depuis avril 1965 jusqu'à présent, il a travaillé comme directeur des ports de la République Populaire de Bulgarie près de l'Union des Entreprises d'Etat de Constructions navales et de navigation. Au cours de cette période M. Simeonov s'est occupé des questions de l'exploitation de la flotte maritime et fluviale et des ports maritimes et fluviaux.

M. Simeonov, en sa qualité de suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, a participé activement aux travaux des sessions et des réunions des groupes de travail de la Commission du Danube, ainsi qu'aux travaux des réunions d'experts des pays danubiens convoqués par la Commission; il parle bien le russe et de façon satisfaisante le français.

La délégation bulgare estime que M. Simeonov, qui possède une grande expérience et connaît bien les questions qui touchent la Commission du Danube et les tâches qui lui sont assignées, pourra remplir avec succès les fonctions de directeur-adjoint pour les Services de la Commission du Danube.

M. Koller (Autriche) propose, au nom de la République d'Autriche, de nommer au poste de directeur-adjoint pour la Comptabilité M. Franz Feik.

M. Feik, qui a occupé ce poste au cours de la période écoulée, connaît bien le travail et les problèmes de la Commission du Danube et par conséquent — dit M. Koller — il ne semble pas nécessaire de le présenter et de souligner sa qualification.

Le projet de décision concernant la libération des directeurs-adjoints pour le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube et la nomination des nouveaux directeurs-adjoints mis au vote est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/33 (Voir Annexes I).

Le *Président* remercie chaleureusement MM. Stalio et Fekete, directeurs-adjoints pour le Secrétariat et les Services, pour leur travail actif au sein de l'Appareil de la Commission du Danube et leur souhaite de grands succès dans leur activité future.

A l'occasion de leur nomination, il félicite les nouveaux directeurs-adjoints MM. Svátek, Simeonov et Feik, et leur souhaite de grands succès dans leur travail.

M. *Kapikraïan*, sur la demande de ses collègues, MM. Svátek, Simeonov et Feik, et en son nom personnel, remercie chaleureusement la haute confiance témoignée à eux personnellement et, par leur intermédiaire, à leurs pays.

Ayant travaillé depuis longtemps sur le Danube, les problèmes de la navigation danubienne nous sont très proches à moi-même ainsi qu'à mes collègues — dit M. *Kapikraïan* — et j'espère, en tant que directeur et avec l'aide de mes adjoints et des chefs de section, pouvoir accomplir les tâches dont nous chargera la Commission du Danube.

M. Kapikraïan remercie le suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie, M. Marinescu pour les paroles amicales adressées à son égard.

Terminant son allocution, M. Kapikraïan assure tous les Représentants que les tâches qui seront confiées à l'Appareil seront accomplies dans l'esprit traditionnel de coopération qui existe entre les pays danubiens.

M. *Badescu* (Directeur) remercie le Président et les Représentants pour la haute appréciation adressée à l'Appareil de la Commission, ainsi qu'à son directeur et à ses adjoints.

Il exprime sa gratitude aux fonctionnaires du Secrétariat et des Services qui, au cours de la période écoulée, ont travaillé avec compétence, dans l'esprit des relations amicales et de compréhension mutuelle, et ont accompli leurs tâches avec succès, contribuant aussi de leur mieux au bon déroulement de l'activité de la Commission.

En conclusion, M. *Badescu* dit que lui et ses collègues qui quittent l'Appareil souhaitent à ceux qui les suivront à ces postes de grands succès dans leur travail, ce dans l'intérêt général de la navigation danubienne.

Le *Président* rappelle qu'au cours des réunions des Représentants, qui se sont tenues les 19 avril et 27 juin, la répartition suivante des postes de chef de section a été concertée :

- Section de correspondance, d'édition et des archives: Yougoslavie;
- Section administrative et d'intendance: Roumanie;
- Section technique: Roumanie;
- Section nautique: Yougoslavie;
- Section hydrométéorologique: Hongrie;
- Section de planification et de statistique: Tchécoslovaquie.

Le Président informe que, conformément à ce qui a été convenu, si quelques pays n'ont pas encore leurs candidats pour ces postes, ils les présenteront dans un délai d'un mois afin d'assurer une activité normale à l'Appareil.

M. *Pišek* (Tchécoslovaquie) dit que la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque propose pour le poste de chef de la Section de planification et de statistique, la candidature de M. *Jan Hanusek*, ingénieur-économiste.

M. *Hanusek* a fait de hautes études économiques et a travaillé quelques années en qualité de directeur adjoint à l'Entreprise tchécoslovaque de navigation danubienne. Il a une grande expérience dans les questions d'ordre pratique et théorique liées à la navigation sur le Danube.

Possédant la langue russe dans un degré suffisant et accomplissant consciencieusement ses tâches, il dispose de toutes les qualités requises pour remplir les tâches qui incombent au chef de la Section de planification et de statistique.

Le projet de décision concernant la libération du chef de la Section de planification et de statistique et la nomination du nouveau chef de cette Section est mis au vote et adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/40 (Voir Annexes I).

M. *Saulescu* (Roumanie) dit que la délégation roumaine demande la permission de présenter dans un court délai les candidats aux postes de

chefs de la Section technique et de la Section administrative et d'intendance, et que les organes compétents roumains vont proposer pour ces postes des spécialistes hautement qualifiés.

Le *Président* dit qu'il semble utile que les fonctionnaires soient libérés au fur et à mesure que seront nommés les nouveaux fonctionnaires, et que ces nominations seront soumises à l'approbation de la prochaine session.

Les Représentants acceptent cette proposition.

La session examine le point 12 de l'ordre du jour «*Amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube*».

M. *Pišek* communique qu'après l'examen de cette question un projet de décision concerté a été élaboré, et en donne lecture.

M. *Koller* (Autriche) dit que lors de la XXI^e session, la délégation autrichienne a appelé l'attention des Représentants sur la nécessité de réorganiser l'Appareil de la Commission du Danube dans le but d'assurer à la Commission un prestige encore plus grand sur le plan international et de rendre ses activités plus efficaces.

Par conséquent, l'initiative actuelle de la délégation roumaine poursuivant le même but est accueillie avec beaucoup d'intérêt par l'Autriche. Dans cet ordre d'idées, M. *Koller* exprime l'espoir que par une coopération animée d'un esprit d'amitié et d'entente entre tous les Etats membres il sera possible de trouver des solutions qui rapprochent des objectifs avoués.

Poursuivant son intervention, M. *Koller* note qu'il estime que le temps n'est pas encore venu de soumettre les propositions concrètes pour la solution de ce problème. Toutefois, dit-il, bien que la délégation autrichienne n'ait pas de projet concret à soumettre pour la nouvelle organisation de la structure de l'Appareil de la Commission, elle accordera son appui à chaque proposition qui sert les buts esquissés.

M. *Jović* (Yougoslavie) souligne l'importance qu'il attache à la décision proposée au sujet du perfectionnement du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

Dans la conception yougoslave — dit M. *Jović* — il ne s'agit pas de petites retouches à apporter, mais plutôt d'un remaniement de la structure de l'Appareil de la Commission. La structure actuelle a permis dans le passé, d'achever un grand travail avec succès ayant en vue les devoirs de la Commission et les conditions existantes. En même temps, cette structure permettait une distribution géographique équitable des postes entre les pays.

Au cours des années de son existence, la Commission a acquis une grande expérience qui indique dans quelle direction des changements devraient être apportés pour que son organisation puisse mieux répondre aux exigences actuelles.

Poursuivant son intervention, M. *Jović* dit que grâce au concours que tous les Etats membres vont prêter sans aucun doute à la solution de ces tâches, on peut espérer que dès la prochaine session de la Commission des résultats concrets seront disponibles.

Le projet de décision concernant l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube mis au vote est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 24/31 (Voir Annexes I).

La session examine le point 13 de l'ordre du jour «*Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXV^e session de la Commission du Danube*».

M. *Kapikraïan* (Union Soviétique) propose de biffer dans le projet d'ordre du jour à titre d'orientation*, le point b) du chiffre 3, qui se rapporte à la présentation du rapport du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique, ayant en vue que ce groupe de travail se réunira pour la première fois et qu'on ne sait pas encore quels seront les matériaux qu'il aura à examiner.

Le *Président* communique qu'il a été proposé de convoquer la XXV^e session de la Commission du Danube en juin 1967 et la XXVI^e session au début de 1968.

L'ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la XXV^e session de la Commission sont mis au vote.

L'ordre du jour à titre d'orientation et la date de convocation de la XXV^e session de la Commission du Danube sont adoptés à l'unanimité — doc. CD/SES 24/39 (Voir Annexes I).

La session passe au point 14 de l'ordre du jour «*Divers*».

M. *Kakas* (Organisation Météorologique Mondiale) se prononçant au nom de l'O.M.M. salue la XXIV^e session de la Commission du Danube et transmet la reconnaissance de l'O.M.M. pour le grand travail accompli par la Commission. Il est connu, dit M. *Kakas*, que l'O.M.M. a toujours accordé une grande attention aux travaux de la Commission du Danube et les a toujours hautement appréciés et qu'elle est prête à lui accorder son concours dans le futur également.

L'activité de la Commission revêt également une grande importance au point de vue hydrologique, ayant en vue les particularités météorologiques et hydrologiques du bassin du Danube. La présente session a accordé une grande attention aux questions liées à l'une des tâches principales de la Commission, à savoir la garantie de la sécurité de la navigation sur le Danube; elle a notamment examiné des questions telles que les méthodes d'établissement des prévisions de l'apparition des glaces sur le Danube et les méthodes d'appréciation des prévisions de niveau d'eau dressées pour les besoins de la navigation danubienne. Dans ces deux domaines la présente session a fait un nouveau pas en avant dans la voie de leur solution.

Poursuivant son intervention, M. *Kakas* exprime sa conviction que la coopération étroite entre les services hydrologiques et météorologiques des pays danubiens, réalisée dans l'esprit de l'Organisation Météorologique Mondiale donnera à l'avenir également une base solide pour les travaux de la Commission du Danube visant la solution d'importants problèmes liés à l'économie nationale des pays danubiens.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Le *Président* remercie cordialement M. Kakas pour l'appréciation des travaux de la Commission du Danube et les bons voeux qui lui sont adressés.

M. *Bogdanov* (Président de la Commission du Danube) demande la parole pour qu'il puisse, avant la clôture des travaux de la session, exprimer au nom de tous les présents à la XXIV^e session de la Commission du Danube et en son nom personnel, la reconnaissance la plus sincère au Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Titov, président de la Commission du Danube, au Représentant de la République d'Autriche, vice-président de la Commission du Danube, M. Koller, et au Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, secrétaire de la Commission du Danube, M. Pišek, pour le grand travail qu'ils ont accompli au cours de la période écoulée en assumant la direction de l'activité de la Commission et leur souhaiter bonne santé, beaucoup de bonheur et de succès dans leur activité future en tant que représentants de leurs pays à la Commission du Danube.

M. *Titov*, parlant au nom de MM. Koller et Pišek, ainsi qu'en son propre nom, remercie de tout coeur M. Bogdanov pour les paroles amicales qui leur ont été adressées et auxquelles tous les Représentants se sont raliés. Il remercie également la haute appréciation donnée à leur activité ainsi que les voeux formulés et déclare qu'à l'avenir également il déploiera ses efforts pour contribuer dignement à la grande activité de la Commission du Danube, visant l'extension et la consolidation de l'amitié entre les pays danubiens et entre leurs peuples.

M. Titov constate que toutes les questions que comportait l'ordre du jour de la XXIV^e session de la Commission du Danube ont été résolues avec succès.

Pendant les 12 jours qu'elle a duré, la XXIV^e session a examiné en réunions de groupe de travail et en séances plénières d'importantes questions du domaine de l'activité de la Commission et liées à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

On peut relever avec satisfaction que le plan de travail de la Commission du Danube pour la période écoulée a été accompli avec succès et que des résultats considérables ont été obtenus dans l'élaboration des questions d'ordre technique, nautique, hydrométéorologique et statistique.

La session a écouté et discuté l'information sur l'exécution des travaux prévus pour la deuxième période de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube, travaux qui ont contribué à l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

La Commission a fait paraître des ouvrages de grande valeur et nécessaires pour les bateliers ainsi que pour les organisations et les personnes qui s'occupent des questions de la navigation danubienne; citons entre autres le Routier du Danube, les cartes de pilotage, les ouvrages de référence hydrologique et statistique.

La session a adopté des recommandations importantes au sujet du service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

M. Titov relève que la Commission a continué à maintenir des relations étroites avec diverses organisations internationales dans des questions présentant de l'intérêt pour son activité.

Le plan de travail qui a été adopté pour la prochaine période témoigne de ce qu'il y a encore nombre de questions sur lesquelles il faudra travailler. M. Titov exprime sa certitude que la Commission du Danube, en coopération étroite avec les autorités compétentes des pays danubiens pourra résoudre avec succès toutes les tâches incluses dans le plan de travail.

Soulignant l'esprit de compréhension et de collaboration étroite qui a régné à la session et a permis de trouver des solutions concertées et acceptables, M. Titov estime que ces résultats positifs promouvoir encore davantage l'amélioration de la navigation sur le Danube et l'extension de la coopération entre les pays danubiens.

Il est à relever que la présente session a examiné, conformément à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, des questions d'organisation et a élu la nouvelle direction de la Commission du Danube. En connexion avec ceci, M. Titov exprime ses remerciements au vice-président de la Commission du Danube, M. Koller, au secrétaire de la Commission du Danube, M. Pišek, et à tous les Représentants pour leur coopération active dans la solution des tâches posées devant la Commission. Il salue la présidence de la Commission nouvellement élue et souhaite de grands succès au Président, M. Bogdanov, au Vice-président, M. Roşianu, et au Secrétaire, M. Lajti. Il salue également chaleureusement le directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, ses adjoints et le chef de section nouvellement nommés, et souhaite au nouvel Appareil de la Commission une activité fructueuse afin de résoudre les tâches incombant à la Commission.

Au nom de tous les présents et en son propre nom, M. Titov remercie cordialement l'ancien Appareil de la Commission du Danube, son directeur, ses adjoints et tous les fonctionnaires pour l'exécution d'un grand travail, qui a permis de constater avec satisfaction que les tâches confiées à l'Appareil au cours de la période de six ans écoulée ont été accomplies avec succès; aux fonctionnaires quittant l'Appareil de la Commission il souhaite de grands succès dans leur travail futur.

M. Titov termine en remerciant encore une fois le Gouvernement de la République Populaire Hongroise, qui a créé toutes les conditions requises pour le bon déroulement des travaux de la Commission du Danube et déclare la XXIV^e session de la Commission du Danube close.

La séance est levée à 13 h 15 minutes.

*Le Président de la Commission
du Danube*

Signé: F. I. TITOV

*Le Secrétaire de la Commission
du Danube*

Signé: F. PIŠEK

ANNEXES I

DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA VINGT-QUATRIÈME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 15 juin 1966)

1. *Questions nautiques*

- a) Information sur l'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube, prévus pour la première étape de l'introduction du Système.
- b) Information sur la mise en application des recommandations relatives à l'emploi de signaux unifiés aux stations de signalisation sur le Danube.
- c) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques.
- d) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions de radiocommunication.

2. *Questions techniques*

- a) Information sur l'entretien du chenal du Danube pour la période du 1^{er} novembre 1964 au 1^{er} novembre 1965.
- b) Information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation.
- c) Projet de rapport sur le régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg — Sulina.
- d) Projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina.
- e) Information présentée par les organes compétents de la République Socialiste Tchécoslovaque sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devín — Gönyü.

3. *Questions hydrométéorologiques*

- a) Information sur les méthodes d'établissement des prévisions d'apparition de glaces sur le Danube, appliquées dans les pays danubiens.
- b) Information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveau d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube.

- c) Rapport de la réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube.

4. *Questions statistiques*

- a) Modifications et compléments au Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques relatives à la navigation danubienne.
 - b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques.
5. Rapport de la réunion d'experts sur les résultats de 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.
 6. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965.
 7. 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 1965 à mai 1966.
 8. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967.
 9. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1966.
 10. Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube.
 11. Libération et nomination du Directeur, de ses adjoints et des chefs de section de l'Appareil de la Commission du Danube.
 12. Amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.
 13. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXV^e session de la Commission du Danube.
 14. Divers.

AIDE-MEMOIRE

présenté par le Représentant de la République Socialiste de Roumanie

Le Représentant de la République Socialiste de Roumanie a demandé l'inscription à l'ordre du jour de la XXIV^e session ordinaire de la Commission du Danube de la question :

«L'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube».

Dans l'intervalle de 1949 à 1966, les principales tâches de la Commission du Danube établies par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948 ont été réalisées, la majorité des Recommandations et publications nécessaires à la navigation étant élaborées.

En conséquence, il est à prévoir qu'à l'avenir l'activité de la Commission du Danube se résumera à l'élaboration de modifications et additions apportées aux documents et aux publications déjà élaborées.

D'autre part, l'apport des experts des Etats membres de la Commission du Danube participant directement dans le cadre des groupes d'experts et des groupes de travail à l'examen de toutes les questions et à l'élaboration des documents de la Commission du Danube a considérablement augmenté, ce qui fait que les tâches de l'Appareil de la Commission, comme organisme technique auxiliaire et de secrétariat, s'est réduit en conséquence.

L'organisation du Secrétariat et des Services conçus pour le volume de travail et pour les conditions initiales ne correspond plus aux nécessités de l'activité actuelle de la Commission.

A titre d'exemple, on peut citer le fait que les quatre sections qui composent les services techniques de la Commission ont chacune un nombre égal de fonctionnaires bien que, dans la pratique, la section de navigation ait à faire face à un volume de travail de beaucoup supérieur à celui de toutes les autres sections prises ensemble.

L'Appareil de la Commission du Danube est dirigé par un directeur, trois directeurs-adjoints et six chefs de section, ce qui dépasse de beaucoup les nécessités réelles.

Par la fusion de certaines sections et par une plus juste distribution des tâches, compte tenu des conditions concrètes de l'activité de l'Appareil de la Commission, on pourrait réaliser certaines réductions dans le tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

L'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube influencera de façon positive et rendra plus efficaces leurs activités, ayant en même temps comme conséquence la réalisation de substantielles économies dans le budget de la Commission.

DECISION

DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de continuer l'étude 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 sur le Danube

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Vu l'importance de l'aménagement définitif du secteur des Portes de Fer par la construction du Système hydro-électrique et de navigation dans ce secteur du Danube,

Notant que l'examen dans le cadre de la Commission du Danube des questions liées à la construction de ce Système a contribué à éclaircir et à rapprocher les positions des pays danubiens sur ces questions, et tenant compte de la proposition des Représentants de la République Socialiste de Roumanie et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie de remettre l'examen desdites questions, ainsi que du désir des Etats membres de la Commission du Danube d'arriver à une solution acceptable pour tous, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre acte du rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de continuer l'étude 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 sur le Danube — doc. CD/SES 24/48;

2. de poursuivre l'examen des questions liées à la construction du Système hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer, à la proposition des Représentants de la République Socialiste de Roumanie et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, à l'une des sessions ordinaires de la Commission du Danube.

DECISION**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE****concernant les questions hydrométéorologiques**

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Après avoir examiné et discuté le point 3 de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note de l'information sur les méthodes appliquées dans les pays danubiens pour l'établissement des prévisions d'apparition de glaces sur le Danube (doc. CD/SES 24/10);

2. de prendre note de l'information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 24/11);

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube (doc. CD/SES 24/46);

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 24/16).

DECISION

DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Après avoir examiné et discuté la question de la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube (point 3/c de l'ordre du jour), la XXIV^e session de la Commission du Danube,

Prenant en considération

— que la prévision hydrologique et le calcul des prévisions, qui assurent la sécurité et la rentabilité de la navigation sur le Danube, ont une grande importance;

— que tous les pays danubiens ont considérablement développé les bases scientifiques et les méthodes de la prévision et du calcul des prévisions hydrologiques;

— que la Commission du Danube a établi et systématiquement développé le réseau des stations hydrologiques et météorologiques comme la base d'un service hydrologique international pour l'échange des informations;

— que les conférences des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques tenues à Budapest, Graz et Bucarest ont élargi et renforcé les contacts directs entre les spécialistes et les institutions s'occupant de cette question;

— que le programme de la Décennie hydrologique internationale en cours présente une grande importance scientifique et pratique pour le développement de la navigation sur le Danube, et que la Commission du Danube qui, depuis de longues années déjà, réalise la coordination dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin du Danube ne peut se tenir à l'écart de cette importante manifestation internationale;

— que l'examen du bassin du Danube dans son ensemble permet d'établir que les possibilités qu'offrent ses conditions naturelles pour l'élaboration des méthodes d'établissement des prévisions à courte et à longue échéance du régime des eaux et du régime des glaces n'ont pas encore été mises à profit dans toute leur ampleur, bien que la navigation ait de plus en plus besoin de ces prévisions,

DECIDE

1. de constituer et de convoquer périodiquement un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube, composé de spécialistes des pays riverains du Danube;

2. de fixer comme tâche fondamentale du groupe de travail l'organisation de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube pour les besoins de la navigation;

3. de charger le groupe de travail de dresser, partant des tâches exposées ci-dessus, son programme d'activité à long terme dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin danubien;

4. de charger l'Appareil de la Commission de rassembler et de diffuser, d'ici fin 1966, les propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube;

5. de convoquer la première réunion du groupe de travail à Budapest, en avril 1967.

DECISION

DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions techniques

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Après avoir discuté et examiné l'information sur l'entretien du chenal du Danube de Regensburg à Sulina; l'information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation; le projet de rapport sur le régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg — Sulina; le projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina; la question de l'information présentée par les organes compétents de la République Socialiste Tchèqueoslovaque sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devín — Gönyü, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions techniques, et après avoir approuvé les observations et compléments formulés à ces sujets et exposés dans le dit Rapport, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note de l'information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pour la période du 1^{er} novembre 1964 au 1^{er} novembre 1965 — doc. CD/SES 24/2;

2. de prendre note de l'information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation — doc. CD/SES 24/6;

3. de charger l'Appareil de la Commission de diffuser le projet corrigé du rapport sur le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina, de rassembler les propositions et observations des pays danubiens au dit Rapport, et, sur la base de ces propositions et observations, de dresser et diffuser aux pays danubiens une information qui sera soumise à l'examen de la XXV^e session de la Commission;

4. d'approuver le projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina (doc. CD/SES 24/19), compte tenu des modifications et compléments apportés par le

groupe de travail, qui sera inclus dans l'information annuelle sur l'entretien du chenal navigable;

5. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 2/a, b, c, d, e de l'ordre du jour) — doc. CD/SES 24/15.

DECISION

DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions nautiques

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Après avoir examiné et discuté les points 1 a), b) et c) de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note :

- a) de l'Information concernant l'introduction des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD) prévus pour la première étape de la mise en application du Système (doc. CD/SES 24/8);
- b) de l'Information concernant la mise en application des Recommandations relatives à l'emploi de signaux unifiés aux stations de signalisation sur le Danube (doc. CD/SES 24/9);
- c) des rapports de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 24/43 et CD/SES 24/44);

2. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant les points 1 a), b) et c) de l'ordre du jour — doc. CD/SES 24/14.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

**concernant les Recommandations relatives au service des
radiocommunications dans la navigation sur le Danube**

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Après avoir examiné et discuté le point 1 d) de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'adopter les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube — doc. CD/SES 24/18;

2. de recommander aux pays danubiens de mettre en vigueur dans le plus court délai possible les «Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube» et d'en informer la Commission du Danube;

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions de radiocommunications (doc. CD/SES 24/45);

4. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant le point 1 d) de l'ordre du jour.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

concernant les questions statistiques

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Après avoir examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour «Questions statistiques», ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver les modifications et compléments aux formulaires du questionnaire pour le rassemblement des données statistiques relatives à la navigation danubienne et aux définitions à ce questionnaire, conformément aux recommandations figurant dans le rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques (doc. CD/SES 24/47);

2. de recommander aux pays danubiens que les données statistiques fournies à la Commission du Danube soient présentées à partir du 1^{er} janvier 1966 en tenant compte des modifications et compléments au questionnaire approuvés;

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions statistiques (doc. CD/SES 24/47);

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — doc. CD/SES 24/17.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME 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 1965**

(Adoptée en séance plénière, le 24 juin 1966)

Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1965, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXIV^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 d'après la situation au 1^{er} janvier 1966 :

Exécution du budget:

Chapitre des recettes	.....	5 021 657 forints
Chapitre des dépenses	.....	4 607 395 forints

Bilan:

Actif	.....	414 262 forints
Passif	.....	414 262 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 24/1;

2. de transférer au budget pour 1966 le solde du budget pour 1965, dont le montant s'élève à 414 262 forints, y inclus le montant de 5 283 forints représentant les versements des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour l'année 1966;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 24/12.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

**concernant l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des
Services de la Commission du Danube**

(Adoptée en séance plénière, le 28 juin 1966)

Après avoir discuté la question de l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, la XXIV^e session
DECIDE :

1. de charger le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube de recueillir auprès des pays membres de la Commission du Danube les propositions au sujet du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services, de synthétiser ces propositions et de les diffuser aux pays membres;

2. d'examiner à la XXV^e session la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services afin de prendre les mesures appropriées.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

**concernant la libération et la nomination du Directeur du
Secrétariat et des Services de la Commission du Danube**

(Adoptée en séance plénière, le 28 juin 1966)

Conformément à l'art. 39 des Règles de procédure, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de libérer du poste de Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube M. Gh. BADESCU, citoyen de la République Socialiste de Roumanie ;
2. de nommer au poste de Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube M. L. I. KAPIKRAIAN, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

**concernant la libération et la nomination des directeurs-adjoints pour
le Secrétariat, les Services et la Comptabilité de la Commission
du Danube**

(Adoptée en séance plénière, le 28 juin 1966)

Conformément à l'art. 39 des Règles de procédure, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE :

I. de libérer :

1. le Directeur-adjoint pour le Secrétariat, M. Vinko STALIO, citoyen de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie;
2. le Directeur-adjoint pour les Services, M. György FEKETE, citoyen de la République Populaire Hongroise;
3. le Directeur-adjoint pour la Comptabilité, M. Franz FEIK, citoyen de la République d'Autriche;

II. de nommer aux postes de :

1. Directeur-adjoint pour le Secrétariat, M. František SVÁTEK, citoyen de la République Socialiste Tchèqueoslovaque;
2. Directeur-adjoint pour les Services, M. Simeon SIMEONOV, citoyen de la République Populaire de Bulgarie;
3. Directeur-adjoint pour la Comptabilité, M. Franz FEIK, citoyen de la République d'Autriche.

DECISION**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE****concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966**

(Adoptée en séance plénière, le 28 juin 1966)

Ayant examiné et discuté le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1966 dans la somme de 6 050 100 forints pour son chapitre des recettes, et de 6 050 100 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 24/29);

de fixer les annuités pour 1966 des Etats membres de la Commission, 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 801 720 forints par Etat membre;

2. d'inclure dans le budget de la Commission pour 1966 le solde transitoire du bilan au 1^{er} janvier 1966, qui s'élève à 408.979 forints, et les autres recettes prévues, qui se chiffrent à 29 081 forints;

3. de transférer en janvier 1967, jusqu'à l'approbation du budget pour 1967, la moitié des annuités prévues pour 1966, afin d'assurer une activité normale à la Commission du Danube;

4. d'autoriser le Directeur de l'Appareil de la Commission de faire payer à partir du 1^{er} janvier 1966 les 85 % des loyers des fonctionnaires de l'Appareil au compte du budget de la Commission du Danube;

5. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 24/34.

DECISION

DE LA VINGT-QUATRIEME 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 la période de juin 1965 à mai 1966 et le projet de plan de travail pour la période de juin 1966 à mai 1967

(Adoptée en séance plénière, le 28 juin 1966)

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 la période de juin 1965 à mai 1966, le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen desdits rapport et projet de plan de travail, la XXIV^e session de la Commission du Danube 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 la période de juin 1965 à mai 1966, compte tenu des amendements qui y ont été apportés (doc. CD/SES 24/7);

2. d'approuver l'activité déployée par le Secrétariat et les Services en vue de l'accomplissement du plan de travail pour 1965/1966 et des décisions de la XXIII^e session;

3. d'adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 — doc. CD/SES 24/35.

4. d'approuver le 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 pour 1965/1966 et du projet de plan de travail de la Commission pour la période de juin 1966 à mai 1967 — doc. CD/SES 24/30.

DECISION

**DE LA VINGT-QUATRIEME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE**

**concernant la libération du chef de la Section de planification
et de statistique et la nomination du nouveau chef de section**

(Adoptée en séance plénière, le 28 juin 1966)

Conformément à l'art. 39 des Règles de procédure, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDÉ :

1. de libérer du poste de chef de la Section de planification et de statistique, M. A. P. TOMACHEV, citoyen de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques;

2. de nommer au poste de chef de la Section de planification et de statistique, M. Jan HANUSEK, citoyen de la République Socialiste Tchécoslovaque.

**PLAN DE TRAVAIL
DE LA COMMISSION DU DANUBE**

pour la période de juin 1966 à mai 1967

(Adopté à la séance plénière du 28 juin 1966)

1. Dépouiller les données sur les seuils pour 1965, reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales d'après le formulaire de fiche de seuils adopté pour le Danube et, sur la base de ces données, éditer en 150 exemplaires, sur ronéo et par photocopie, les fiches des seuils pour 1965. Entreprendre le rassemblement des données pour 1966 et dépouiller les données reçues.

2. Sur la base des données reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, dresser, selon le schéma adopté, l'information sur l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} novembre 1965 au 1^{er} novembre 1966, et la soumettre à l'examen de la XXV^e session de la Commission du Danube.

3. Poursuivre la préparation pour la réédition en 1967 du profil en long du Danube de Ulm à Sulina, compte tenu de l'étiage navigable et de régularisation nouvellement calculé, et le faire paraître en 200 exemplaires.

4. Entreprendre, sur la base des données qui se trouvent à la disposition de l'Appareil, l'élaboration du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube pour la période 1966—1970, et poursuivre le rassemblement des données pour les secteurs au sujet desquels l'Appareil n'a pas encore reçu de renseignements.

5. Rassembler les propositions et observations des pays danubiens au projet de Rapport sur le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina, dresser sur la base des observations et propositions reçues une information qui sera diffusée aux pays danubiens et soumise à l'examen de la XXV^e session de la Commission.

6. Achever jusqu'au 1^{er} juin 1967 la préparation pour l'édition sous forme d'album, de la description des conditions de passage, auprès des différents niveaux d'eau, sous les ponts situés sur le Danube entre Regensburg et Sulina.

7. Poursuivre le rassemblement des données selon le questionnaire approuvé et selon l'instruction relative à la présentation des données au questionnaire (doc. CD/SES 23/38) aux fins d'établissement du bilan d'eau des divers secteurs du Danube à partir de 1966.

8. Editer jusqu'au 1^{er} juin 1967, à l'échelle de 1 : 10 000, la carte de pilotage du secteur du Danube du km 2060 (écluse Ybbs-Persenbeug) au km 1880 (Devín), à faire paraître en 740 exemplaires sous forme d'album et 1460 exemplaires sous forme de dépliant.

9. Achever la préparation pour la réédition jusqu'au 1^{er} juin 1967, à l'échelle de 1 : 10.000, de la carte de pilotage du secteur du Danube du km 1433 (frontière hungaro—yougoslave) au km 1214 (Slankamen).

10. Recueillir les avis des pays danubiens quant à l'efficacité des codes visés à l'art. 4 des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube et au sujet de la définition des signaux de code les plus appropriés pour la radiotélégraphie et la radiotéléphonie. Présenter une information à ce sujet à la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications.

11. Recueillir les avis et propositions des pays danubiens sur la question de l'utilisation des ondes métriques pour les radiocommunications dans la navigation danubienne. Préparer à ce sujet une information à soumettre à la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications.

12. Tenant compte de la proposition du Comité international d'enregistrement des fréquences, rassembler les opinions des pays danubiens concernant l'assignation des fréquences communes visées à l'art. 7 des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube. Synthétiser ces opinions et les présenter à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications.

13. Diffuser à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales le texte de la décision CD/SES 22/12 sur l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation sur le Danube (en 200 exemplaires).

14. Convoquer du 5 au 15 octobre 1966 et du 1^{er} au 11 mars 1967 une réunion d'experts pour les questions nautiques; inclure les questions suivantes à son ordre du jour à titre d'orientation:

a) Examen du projet de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et des Annexes aux dites dispositions.

b) Mise au point des principes de l'emploi des signaux indiquant les aires d'amarrage, les aires de mouillage, les passes navigables des ponts et de quelques autres signaux spéciaux figurant dans le Système de balisage uniforme du Danube.

c) Examen de la question de l'utilisation des cartes à radar pour la navigation sur le Danube.

15. Convoquer du 13 au 16 mars 1967 une réunion d'experts pour les questions de radiocommunications; inclure les questions suivantes à son ordre du jour à titre d'orientation:

a) Examen de la question de l'efficacité des codes visés à l'art. 4 des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube et de la définition des signaux de code pour la radiotélégraphie et la radiotéléphonie les plus appropriés pour la sécurité de la navigation sur le Danube.

b) Examen des propositions concernant l'utilisation des fréquences communes prévues à l'art. 7 des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

c) Examen de la question concernant l'utilisation des ondes métriques pour les radiocommunications dans la navigation danubienne.

16. Préparer l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1965 et le publier en 250 exemplaires par photocopie; rassembler la documentation pour l'Annuaire hydrologique 1966.

17. Sur la base du projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, préparé par l'Appareil de la Commission, et des propositions reçues des pays danubiens, dresser un nouveau projet de Recommandations, le diffuser 30 jours avant l'ouverture de la réunion d'experts en questions hydrométéorologiques et le soumettre à l'examen de cette réunion.

18. Préparer la publication ronéotypée du Recueil préliminaire des méthodes de prévision de l'apparition des glaces sur le Danube. Rassembler le matériel complémentaire des pays danubiens contenant des exemples concrets sur les prévisions dressées.

19. Préparer la publication ronéotypée d'un supplément au Recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube, portant sur l'appréciation des prévisions des niveaux d'eau. Rassembler le matériel complémentaire des pays danubiens contenant des exemples concrets sur les prévisions dressées.

20. Rassembler et diffuser d'ici fin 1966 les propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

21. Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube. Diffuser avant le 1^{er} mars 1967 les graphiques annuels pour 1966 confrontant les niveaux réels et les niveaux pronostiqués.

22. Convoquer du 10 au 13 avril 1967 une réunion d'experts en questions hydrométéorologiques pour l'examen du projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et pour un échange de vues sur la question de l'utilité de modifier la structure des annuaires hydrologiques.

23. Convoquer du 14 au 19 avril 1967 la réunion du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube; inclure les questions suivantes à son ordre du jour à titre d'orientation:

a) Propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

b) Programme d'activité à long terme du groupe de travail dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin du Danube.

24. Préparer l'Annuaire statistique pour 1965 et le publier en 400 exemplaires; entreprendre le rassemblement des données pour l'Annuaire statistique 1966.

25. Poursuivre la préparation de la documentation en vue de l'édition d'un recueil des documents statistiques de la Commission du Danube.

26. Afin de compléter la liste des principaux ports danubiens, rassembler les données des pays danubiens sur les ports ayant de l'importance au point de vue des transports internationaux et dont le trafic-marchandises dépasse 100 000 tonnes.

27. Demander les opinions des pays danubiens au sujet de l'extension de la classification des marchandises appliquée à la Commission du Danube à 20 catégories, selon la classification sommaire des marchandises de la CEE de l'ONU, et soumettre à la XXV^e session une information à ce sujet. En cas de nécessité, la Commission du Danube peut convoquer une réunion d'experts pour cette question.

28. Afin d'améliorer les données statistiques publiées au sujet de la flotte danubienne, élaborer des projets de nouveaux formulaires pour le rassemblement des données statistiques nécessaires et les diffuser aux pays danubiens pour recevoir les avis au sujet de la possibilité de rassembler de telles données. Soumettre à la XXV^e session une information à ce sujet.

29. Charger l'Appareil de la Commission de préparer et d'envoyer au Secrétariat de la CEE de l'ONU, une information sur les travaux effectués dans le domaine de l'unification des documents de bord utilisés sur le Danube.

30. Achever le rassemblement des observations des pays membres de la Commission du Danube au projet de brochure sur les buts et l'activité de la Commission du Danube, faire une synthèse des observations reçues et les diffuser aux pays en vue de la solution de la question du contenu de cette brochure.

31. Recueillir auprès des pays membres de la Commission du Danube les propositions au sujet du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services, synthétiser ces propositions et les diffuser aux pays membres.

32. Préparer et faire imprimer en 300 exemplaires les procès-verbaux de la XXIV^e session de la Commission du Danube.

33. Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer aux travaux des organisations internationales et des réunions s'occupant des questions qui présentent de l'intérêt pour la navigation sur le Danube.

34. Maintenir les contacts, poursuivre l'échange de documentations et, après s'être concertés de part et d'autre, consulter les organes compétents

des pays danubiens ainsi que les institutions de recherches scientifiques et d'établissement de projets des pays danubiens et autres s'occupant de l'étude des questions d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique et juridique présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

35. Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1967.

36. Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période juin — 31 décembre 1967.

ORDRE DU JOUR

A TITRE D'ORIENTATION DE LA XXV^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté en séance plénière, le 28 juin 1966)

I. Inclure à l'ordre du jour à titre d'orientation de la XXV^e session de la Commission du Danube les questions suivantes:

1. *Questions nautiques*

- a) Rapports de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions nautiques.
- b) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions de radiocommunications.

2. *Questions techniques*

- a) Information sur l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} novembre 1965 au 1^{er} novembre 1966.
- b) Information sur les propositions et observations reçues des pays danubiens au projet de rapport sur le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina.

3. *Questions hydrométéorologiques*

Rapport de la réunion d'experts en questions hydrométéorologiques.

4. *Questions statistiques*

- a) Information sur les possibilités de l'extension de la classification des marchandises appliquée à la Commission du Danube à 20 catégories selon la classification sommaire des marchandises de la CEE de l'ONU.
- b) Information sur les résultats de l'examen par les pays danubiens des projets de nouveaux formulaires pour le rassemblement de données sur la flotte danubienne.

5. Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

6. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1966.

7. 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 1966 à mai 1967.
 8. Projet de plan de travail de la Commission du Danube de juin au 31 décembre 1967.
 9. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1967.
 10. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXVI^e session de la Commission du Danube.
 11. Divers.
- II. Convoquer la XXV^e session de la Commission du Danube en juin 1967, à Budapest.

ANNEXES II
RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions financières

(Examen du rapport du Directeur du Secrétariat et
des Services sur l'exécution du budget de la
Commission du Danube pour 1965)

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 13 et 14 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Staffelmayr
Délégation bulgare	— M. Kharizanov
Délégation hongroise	— M. Takács
Délégation roumaine	— M. Romano M. Stoian
Délégation soviétique	— M. Makeïev M. Ivahnenko
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Biskup
Délégation yougoslave	— Mme Pokorni

Les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission, MM. Badescu, Feik, Stalio, Fekete, Babič, Gorbatchov et Tikvicki ont également pris part aux réunions du groupe de travail.

Sur proposition de la délégation tchécoslovaque, M. Takács, membre de la délégation de la République Populaire Hongroise, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1965 (doc. CD/SES 24/1 et Annexes 1, 2, 3, 4) et en a discuté les chapitres des recettes et des dépenses.

Au cours de l'examen, le Directeur de l'Appareil, le Directeur-adjoint pour la Comptabilité et d'autres fonctionnaires ont donné des explications détaillées aux chapitres du rapport financier et ont répondu aux questions posées au sein du groupe de travail.

Il a été proposé de former un groupe d'experts pour la vérification des opérations financières d'après les documents de la comptabilité.

Le groupe d'experts composé de MM. Takács, Ivahnenko, Staffelmayr, Kharizanov, Romano, Biskup et Mme Pokorni, a vérifié des documents

par sondage et a relevé que les écritures et les documents financiers sont tenus en bonne et due forme.

Les dépenses ont été effectuées dans le cadre des montants alloués à chaque article du budget.

L'Appareil a réalisé les propositions formulées au cours de la XXIII^e session et a tenu compte des observations qui y avaient été exprimées.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail soumet à la XXIV^e session le projet de décision suivant sur l'exécution du budget de la Commission pour 1965:

«Ayant examiné et discuté le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission pour 1965, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXIV^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 d'après la situation au 1^{er} janvier 1966:

Exécution du budget:

Chapitre des recettes	.....	5 021 657 forints
Chapitre des dépenses	.....	4 607 395 forints

Bilan:

Actif	.....	414 262 forints
Passif	.....	414 262 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 24/1;

2. de transférer au budget pour 1966 le solde du budget pour 1965, dont le montant s'élève à 414.262 forints, y inclus de montant de 5.283 forints représentant les versements des pays danubiens membres de la Commission du Danube pour l'année 1966;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 24/12.»

Solde transitoire pour 1966

Le solde transitoire pour 1966 se compose :

— des versements au compte des annuités pour 1966	5 283 forints
— des économies effectives	77 699 forints
— des engagements pris en 1965 pour des publications	331 280 forints
Total	414 262 forints

RAPPORT

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXIV^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 15 juin 1966, a tenu ses réunions les 15, 16 et 20 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner M. Suchanek
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Raïtchev M. Todorov
Délégation hongroise	— M. Csuti M. Káldi M. Énekes
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Mateescu M. Stoian
Délégation soviétique	— M. Makeïev M. Ivlev M. Ivahnenko
Délégation tchécoslovaque	— M. Biskup M. Zahradniček M. Solčanský
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Vladiković M. Tošić Mme Pokorni
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Veselinović M. Novaković M. Mihăila

Ministère du Transport de la République
Fédérale d'Allemagne

— Mme von Köppen
M. Dobmayer
M. Wiedemann
M. Pertzsch
— M. Adossidès
— M. Petit

Secrétariat de la CEE de l'ONU
Union Internationale des Télécommunications

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission MM. Badescu, Fekete, Atanassov, Tarapčik, Kubica, Wolfzettel, Sfetea.

Sur proposition de M. Marinescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube, M. Schläfer, conseiller de la délégation de la République d'Autriche, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et discuté le point 1. de l'ordre du jour de la XXIV^e session de la Commission: «*Questions nautiques*», à savoir:

a) Information sur l'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD), prévus pour la première étape de l'introduction du Système — doc. CD/SES 24/8.

b) Information sur la mise en application des Recommandations relatives à l'emploi de signaux unifiés aux stations de signalisation sur le Danube — doc. CD/SES 24/9.

c) Rapports de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques — doc. CD/SES 24/43 et CD/SES 24/44 (doc. RE/1965—3 et RE/1965—5).

d) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions de radiocommunications — doc. CD/SES 24/45 (doc. RE/1966—1).

Ad point 1/a de l'ordre du jour

Après avoir examiné et débattu l'Information présentée par l'Appareil de la Commission (doc. CD/SES 24/8), le groupe de travail a noté qu'en général tous les pays danubiens ont, jusqu'au 1^{er} avril 1965, adapté au Système de balisage uniforme sur le Danube la forme et la couleur des signaux côtiers spéciaux, la couleur des feux, la forme et la couleur des panneaux signalant les passes navigables des ponts et les sas d'écluses, ainsi que la forme et la signification des signaux signalant la fermeture à la navigation de certaines sections de la voie navigable, dont la mise en application a été prévue pour la première étape de l'introduction du SBUD.

En ce qui concerne les signaux indiquant les aires d'amarrage, les aires de mouillage, les passes navigables des ponts et quelques autres signaux spéciaux, il a été noté que le principe de leur emploi doit être uniforme sur tous les secteurs du Danube. En connexion avec ceci, le groupe de travail a estimé qu'il serait utile d'examiner cette question à la prochaine réunion d'experts pour les questions nautiques.

Sur proposition de la délégation hongroise, le dernier alinéa du texte qui se rapporte au secteur de la République Populaire Hongroise a été complété par la phrase suivante: «au total, 162 signaux de balisage ont été installés».

Ad point 1/b de l'ordre du jour

Au cours de l'examen de l'Information (doc. CD/SES 24/9), le groupe de travail a constaté que les 22 stations de signalisation qui fonctionnent sur le Danube (hormis celles des écluses, du secteur des Portes de Fer et du secteur Brăila — Sulina) utilisent 79 signaux, dont 62 sont déjà unifiés conformément aux recommandations de la Commission du Danube. Les autres signaux, ainsi que les signaux de la station Straubing et des stations fonctionnant sur le secteur commun tchécoslovaque—hongrois ne correspondent pas aux recommandations de la Commission du Danube concernant l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation. Parmi les dites stations, les signaux des stations du secteur tchécoslovaque—hongrois seront unifiés au cours de l'année 1967. En ce qui concerne les signaux employés à la station Batina, à l'heure actuelle seuls les signaux de nuit sont unifiés; d'ici fin 1966 cette station sera remplacée par deux nouvelles stations dont les signaux de jour également correspondront aux recommandations de la Commission du Danube.

A l'issue de l'examen de l'information, le groupe de travail y a apporté les modifications et les compléments suivants:

1. A la fin du point 1, biffer le texte qui se rapporte aux écluses de Kachlet et Jochenstein.

2. Au point 3, remplacer à la fin du deuxième alinéa les mots «pour le début de la saison de navigation en 1967» par «au courant de l'année 1967».

3. Au point 5, libeller la dernière phrase comme suit: «Les signaux qui sont utilisés actuellement ont été de nouveau portés à la connaissance des bateliers par des avis aux navigateurs, au courant de l'année 1965».

4. La délégation soviétique a communiqué que les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont adopté les Recommandations relatives à l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation sur le Danube, ce dont l'Appareil de la Commission a été informé par écrit. L'information en question a été complétée dans ce sens.

Ad point 1/c de l'ordre du jour

Après avoir examiné les rapports de la réunion d'experts pour les questions nautiques (doc. CD/SES 24/43 et CD/SES 24/44), le groupe de travail a noté que la réunion a accompli avec succès la tâche dont l'a chargée la XXIII^e session de la Commission du Danube, et qu'un grand pas a été fait dans le domaine de l'élaboration des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Le groupe de travail a également constaté que les documents de travail préparés par l'Appareil de la Commission tiennent compte exactement, et d'une manière adéquate, de toutes les modifications et de tous les compléments formulés par les experts au cours des deux réunions.

Tenant compte de la nécessité d'accélérer le travail dans ce domaine, le groupe de travail a jugé nécessaire de convoquer avant la XXV^e session de la Commission deux réunions d'experts pour les questions nautiques.

Etant donné que dans le cadre de la CEE de l'ONU les textes du chap-

tre 2 et de l'Annexe 2 du CEVNI sont déjà préparés, le groupe de travail a chargé l'Appareil de la Commission de demander cette documentation au Secrétariat de la CEE de l'ONU, pour l'envoyer ensuite aux autorités compétentes des pays danubiens en vue de son examen à la prochaine réunion d'experts pour les questions nautiques.

Tenant compte des explications du représentant du Secrétariat de la CEE de l'ONU, le groupe de travail a jugé utile que l'Appareil envoie au Secrétariat de la CEE de l'ONU les documents de travail concernant le projet de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube déjà concertés ainsi que ceux qui seront préparés pour la XXV^e session de la Commission du Danube.

Dans son intervention, le Représentant du Secrétariat de la CEE de l'ONU a également informé le groupe de travail sur l'état des travaux effectués en vue de la préparation du texte définitif du CEVNI et de son adoption dans le cadre de la CEE de l'ONU.

Ad point 1/d de l'ordre du jour

Le groupe de travail a examiné le rapport de la réunion chargée de l'examen des questions de radiocommunications (doc. CD/SES 24/45) et a jugé acceptable la proposition des experts recommandant de présenter le projet de Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube à l'adoption par la XXIV^e session. Les Annexes 1 et 2 qui font partie intégrante des Recommandations sont à approuver avec les Recommandations, néanmoins les données qui y figurent sont indiquées à titre d'information seulement.

Etant donné que quelques pays danubiens se sont heurtés à des difficultés dans l'assignation des fréquences communes visées à l'art. 7 des Recommandations, le groupe de travail a jugé utile que la Commission du Danube s'adresse au Comité International d'Enregistrement des Fréquences pour lui demander d'assigner et de communiquer aux autorités compétentes des pays danubiens ainsi qu'à l'Appareil de la Commission du Danube la gamme des fréquences desquelles pourront être choisies les fréquences communes correspondantes.

L'Appareil de la Commission aura à rassembler les propositions et les opinions des pays danubiens au sujet du choix de cette fréquence commune et à les soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions de radiocommunications pour concerter la fréquence à adopter.

Le représentant de l'Union Internationale des Télécommunications a informé le groupe de travail sur le mode d'utilisation des fréquences communes en navigation sur le Danube ainsi qu'au sujet de la mise en application pratique des Recommandations par les autorités compétentes des pays danubiens. Par la même occasion il a déclaré qu'il serait prêt à accorder tout son concours pour que cette question soit résolue aussi tôt que possible dans le cadre de l'Union Internationale des Télécommunications.

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 pour 1965/1966 (doc. CD/SES 24/7, points 11—18) et a noté leur bon accomplissement, ainsi que la bonne préparation des docu-

ments et leur envoi en temps voulu aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Le groupe de travail a également examiné les points 9—16 du projet de plan de travail de la Commission pour 1966/1967 (doc. CD/SES 24/3*), qui se rapportent aux questions nautiques, et après y avoir apporté des amendements, modifications et compléments, a renvoyé leurs textes au groupe de travail chargé de l'examen du projet de plan de travail de la Commission.

A l'issue de l'examen des questions nautiques, le groupe de travail soumet à la XXIV^e session de la Commission les projets de décision suivants:

I.

«Après avoir examiné et discuté les points 1 a), b) et c) de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note

a) de l'Information concernant l'introduction des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD) prévus pour la première étape de la mise en application du Système (doc. CD/SES 24/8).

b) de l'Information concernant la mise en application des Recommandations relatives à l'emploi de signaux unifiés aux stations de signalisation sur le Danube (doc. CD/SES 24/9);

c) des rapports de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 24/43 et CD/SES 24/44),

2. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant les points 1 a), b) et c) de l'ordre du jour (doc. CD/SES 24/14).»

II.

«Après avoir examiné et discuté le point 1/d de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'adopter les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 24/18);

2. de recommander aux pays danubiens de mettre en vigueur dans le plus court délai possible les «Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube» et d'en informer la Commission du Danube;

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts chargée de l'examen des questions de radiocommunications (doc. CD/SES 24/45);

4. d'approuver la partie du rapport du groupe de travail pour les questions nautiques traitant le point 1/d de l'ordre du jour».

* Se trouve dans les archives.

RAPPORT

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

Le groupe de travail pour les questions techniques, formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XXIV^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 15 juin 1966, a tenu ses réunions les 16, 17 et 21 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Müllner M. Suchanek
Délégation bulgare	— M. Raïtchev M. Kojouharov M. Todorov
Délégation hongroise	— M. Dobos M. Horváth M. Káldi M. Pichler Mme Benkő
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semenescu M. Focşa M. Mateescu M. Stoian
Délégation soviétique	— M. Ivlev M. Afanassiev
Délégation tchécoslovaque	— M. Kincel M. Kubec
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Tošić M. Vladiković Mme Pokorni
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Veselinović M. Novaković M. Mihăila

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Badescu, Fekete, Tarapčik, Atanasov, Schreiber, Iancovici, Antos.

Sur proposition de la délégation bulgare, M. Marinescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube, a été élu président du groupe de travail.

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

a) Information sur l'entretien du chenal navigable de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} novembre 1964 au 1^{er} novembre 1965 — doc. CD/SES 24/2*.

b) Information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation — doc. CD/SES 24/6.

c) Projet du rapport sur le régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg — Sulina*.

d) Projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina*.

e) Information présentée par les organes compétents de la République Socialiste Tchécoslovaque sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devín — Gönyü — doc. CD/SES 24/42.

En outre, le groupe de travail a examiné les points 1—10 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de juin 1965 à mai 1966 (doc. CD/SES 24/7) et les points 1—8 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 (doc. CD/SES 24/3*).

ad point 2/a de l'ordre du jour

Le groupe de travail a examiné l'information en question et a constaté que l'Appareil l'a préparée et diffusée en dû temps à tous les pays membres de la Commission du Danube, aux Administrations fluviales spéciales et au Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne.

L'information contient tous les chapitres figurant dans le schéma adopté, ce qui donne un aperçu complet des travaux exécutés pour l'entretien du chenal navigable au cours de la période traitée.

Le groupe de travail a constaté que grâce au concours des autorités compétentes des pays danubiens, l'information a été bien préparée par l'Appareil de la Commission et, en conséquence, le groupe de travail lui donne une appréciation positive.

* Se trouve dans les archives.

ad point 2/b de l'ordre du jour

Le groupe de travail a écouté les renseignements de l'Appareil de la Commission au sujet de ce point de l'ordre du jour et a examiné l'information en question.

La délégation hongroise a apporté certains amendements concernant le secteur tchécoslovaque-hongrois du Danube, à savoir:

- dans le cinquième alinéa corriger la mention de 23 dm à 20 dm;
- dans le dernier alinéa indiquer que la profondeur est tombée provisoirement à 18 dm à l'ENR, sur une largeur de chenal de 90 m et ajouter à la fin de cet alinéa la phrase suivante: «Toutefois, à la suite des travaux de régularisation exécutés, une profondeur de chenal de 20 dm à l'ENR, auprès d'une largeur de 100—150 m, a été obtenue sur les sections des seuils, tandis que sur le reste du secteur la profondeur minimum du chenal a été de 23 dm à l'ENR.»

Le groupe de travail a noté les grands efforts déployés par les pays danubiens au cours de la période traitée en vue de l'amélioration des conditions de la navigation sur tout le parcours navigable du Danube.

ad point 2/c de l'ordre du jour

Le groupe de travail a examiné le projet de rapport sur le régime des glaces, élaboré sur la base des données envoyées par les pays danubiens et avec le concours de l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique de la République Populaire Hongroise, et a constaté que l'Appareil a achevé le travail dont il a été chargé.

En ce qui concerne ce projet de rapport, la délégation roumaine a demandé à l'Appareil de la Commission d'exclure toutes les conclusions et appréciations qui se réfèrent au secteur roumain du fleuve et qui ne sont pas basées sur les matériaux transmis par les organes compétents roumains. La délégation roumaine a demandé d'éliminer du texte du projet de rapport sur le régime des glaces du Danube les points suivants:

- le point 9, à la page 70;
- les deux derniers alinéas du point 10, page 71;
- toutes les références concernant le secteur roumain du Danube dans le texte des paragraphes 4.33 et 4.34, pages 66, 67, 68;
- les prévisions concernant le secteur roumain à l'Annexe 14, qui sont incluses dans les graphiques «c», «d», «e».

De même, la délégation roumaine a considéré nécessaire que le chapitre 5 sur les méthodes de lutte contre les glaces reflète seulement l'expérience des organes compétents des pays danubiens et leurs conclusions, sans contenir de recommandations.

La délégation roumaine a demandé que les corrections citées soient apportées avant la distribution du rapport aux pays danubiens.

Après réception du projet de rapport ainsi corrigé, les organes compétents roumains transmettront leurs observations et propositions concernant tous les aspects des problèmes qui sont traités dans ce rapport.

Etant donné que le rapport sur le régime des glaces a été distribué aux délégations seulement au cours de la XXIV^e session de la Commission, le groupe de travail a jugé utile que le rapport corrigé compte tenu des observations de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, soit

diffusé par l'Appareil de la Commission à tous les pays danubiens jusqu'au 15 juillet 1966, afin de recevoir les opinions et les observations à son sujet.

Le groupe de travail estime qu'il serait nécessaire que les observations et propositions soient communiquées à l'Appareil jusqu'à la fin de 1966 au plus tard, afin de lui permettre de les diffuser à tous les pays danubiens et de préparer l'information à ce sujet, qui devra être soumise à l'examen de la XXV^e session de la Commission.

ad point 2/d de l'ordre du jour

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 le projet de schéma en question.

Au cours de la discussion il a été décidé :

— de biffer dans le projet de schéma la courbe de probabilité (en %) de la prise du fleuve et de laisser seulement les courbes des dates extrêmes de l'apparition des glaces et de la prise du fleuve ;

— d'indiquer dans le schéma les températures moyennes journalières de l'air ainsi que les niveaux d'eau d'après les stations hydrométriques suivantes : Schwabelweis, Passau, Linz, Vienne, Komárno, Budapest, Mohács, Belgrade, Orşova, Giurgiu, Cernavoda, Brăila et Tulcea.

Le groupe de travail a aussi estimé qu'il serait opportun d'indiquer dans le schéma de la situation des glaces sur le Danube les endroits où des embâcles ou des bouchons se sont éventuellement formés et de mentionner également les données sur l'épaisseur de la couche de glace.

ad point 2/e de l'ordre du jour

A ce point de l'ordre du jour la délégation tchécoslovaque a fait la déclaration suivante :

La délégation tchécoslovaque en soumettant l'information sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube de Devín à Gönyü avait pour but de créer pour le développement de la navigation en perspective sur le Danube, des conditions aussi favorables que sur les autres secteurs du Danube en aval de Gönyü. Ce faisant, elle se basait sur ce qu'il serait fort désirable, lors de la détermination des gabarits des ouvrages hydrotechniques à construire, de tenir compte des aspects suivants :

1. modifications essentielles du caractère du chenal à la suite de la construction des ouvrages (création d'une voie navigable profonde) ;

2. introduction de nouvelles techniques de navigation sur le Danube (par exemple le poussage) ;

3. volume du trafic-marchandises, directions des transports et capacité d'éclusement des sas d'écluses.

La délégation tchécoslovaque a exprimé sa certitude que la révision des gabarits minima recommandés pour le secteur Devín — Gönyü, proposée dans l'information, est fort opportune, et qu'au point de vue du développement prévisible de la navigation sur cette voie d'eau, elle vise la création de conditions optima pour la navigation sur ce secteur.

La délégation autrichienne a déclaré que la modification proposée des gabarits des écluses influencerait également le secteur autrichien du Danube,

et notamment en ce qui concerne la construction de la centrale hydro-électrique sur le secteur commun austro-tchécoslovaque et que, par conséquent, les autorités compétentes autrichiennes auraient besoin d'étudier les aspects économiques de l'éventuelle augmentation des gabarits des écluses jusqu'à Vienne.

Vu que la solution de cette question touche plusieurs problèmes complexes, le groupe de travail a accepté la proposition de la délégation tchécoslovaque de ne pas examiner à la présente session l'information sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses dans le secteur du Danube Devín — Gönyű.

D'autre part, le groupe de travail a écouté la déclaration faite par la délégation tchécoslovaque en accord avec la délégation hongroise, selon laquelle les organes compétents des deux pays effectueront en commun l'analyse de quelques problèmes liés à la question de l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses du secteur Devín — Gönyű et présenteront à l'une des sessions ordinaires de la Commission une information sur les résultats de cette analyse.

*

Le groupe de travail a examiné les questions d'ordre technique contenues dans le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1965/1966 (doc. CD/SES 24/7, points 1—10) et y a apporté les amendements suivants:

ad point 3 — Rédiger le premier alinéa comme suit: «L'Appareil de la Commission a reçu du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne les données demandées pour le profil en long du secteur Ulm — Regensburg».

ad point 5 — Libeller le deuxième alinéa comme suit: «L'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a communiqué que les gabarits du chenal navigable sur le secteur soviéto-roumain du Danube ne limitent pas la navigation et qu'en conséquence on n'a pas planifié de grands travaux hydrotechniques; toutefois, selon le plan des travaux pour la prochaine période, envoyé à l'Appareil, on envisage l'exécution de travaux de dragage et de consolidation des berges dans les ports de Réni et d'Ismail».

ad point 6 — Libeller le dernier alinéa comme suit: «L'avant-projet de rapport a été préparé.»

ad point 10 — La délégation soviétique a déclaré que les données en question seront envoyées prochainement à l'Appareil de la Commission.

A l'issue des débats, le groupe de travail a relevé le volume des tâches exécutées, et notamment en ce qui concerne le point 2 du plan de travail, et a noté leur bon accomplissement avec succès.

Le groupe de travail a également examiné les points 1—8 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1966/1967 (doc. CD//SES 24/3*) qui se rapportent aux questions techniques et, après y avoir appor-

* Se trouve dans les archives.

té certains amendements et compléments, a renvoyé leurs textes au groupe de travail chargé de l'examen du projet de plan de travail de la Commission avec les conclusions suivantes :

Point 1 — Reste inchangé.

Point 2 — A biffer.

Point 3 — Reste inchangé.

Point 4 — Ajouter à la fin de la phrase «et le faire paraître en 200 exemplaires».

Point 5 — A libeller comme suit : «Entreprendre, sur la base des données qui se trouvent à la disposition de l'Appareil, l'élaboration du plan de la première étape des grands travaux sur le Danube pour la période 1966—1970 et poursuivre le rassemblement des données pour les secteurs au sujet desquels l'Appareil n'a pas encore reçu de renseignements».

Point 6 — A libeller comme suit : «Rassembler les propositions et observations des pays danubiens au projet de rapport sur le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina, dresser sur la base des observations et propositions reçues une information qui sera diffusée aux pays danubiens et soumise à l'examen de la XXV^e session de la Commission».

Point 7 — Commencer ce point par les mots «Achever jusqu'au 1^{er} juin 1967 la préparation à l'édition . . . »

Point 8 — Reste inchangé.

Dans la question du bilan des eaux du Danube (point 8 du projet de plan de travail pour 1966/1967) la délégation roumaine a déclaré qu'elle a déjà exposé son point de vue selon lequel ce problème n'entre dans la compétence de la Commission. La délégation roumaine maintient entièrement ce point de vue et, en conséquence, considère qu'on ne doit pas inclure cette question dans le plan de travail de la Commission pour 1966/1967.

La majorité des délégations ont estimé utile de maintenir ce point dans le plan de travail.

La délégation autrichienne a communiqué qu'étant donné qu'on n'envisage pas sur le secteur autrichien du Danube de prises d'eau qui auraient une influence essentielle sur la navigation, elle n'aura pas d'objection au cas où ce point serait exclu du plan de travail.

La délégation yougoslave ne s'est pas prononcée sur cette question.

A l'issue de l'examen des questions techniques, le groupe de travail soumet à la XXIV^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

«Après avoir discuté et examiné l'information sur l'entretien du chenal du Danube de Regensburg à Sulina ; l'information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation ; le projet de rapport sur le régime des glaces du Danube sur le secteur Regensburg — Sulina ; le projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina ; la question de l'information présentée par les organes compétents de la République Socialiste Tchécoslovaque sur l'opportunité de la révision des

gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devin — Gönyü, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions techniques, et après avoir approuvé les observations et compléments formulés à ces sujets et exposés dans le dit rapport, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pour la période du 1^{er} novembre 1964 au 1^{er} novembre 1965 — doc. CD/SES 24/2;

2. de prendre note de l'Information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la première période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation — doc. CD/SES 24/6;

3. de charger l'Appareil de la Commission de diffuser le projet corrigé du rapport sur le régime des glaces du Danube de Regensburg à Sulina, de rassembler les propositions et observations des pays danubiens audit Rapport et, sur la base de ces propositions et observations, de dresser et diffuser aux pays danubiens une information qui sera soumise à l'examen de la XXIV^e session de la Commission ;

4. d'approuver le projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina (doc. CD/SES 24/19), — compte tenu des modifications et compléments apportés par le groupe de travail —, qui sera inclus dans l'information annuelle sur l'entretien du chenal navigable;

5. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 2/a, b, c, d, e de l'ordre du jour) — doc. CD/SES 24/15.»

RAPPORT

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

Le groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure et à la décision de la XXIV^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 15 juin 1966, a tenu ses réunions les 17, 18 et 22 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Glasel M. Schlaffer M. Müllner
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Koutikov M. Kharizanov
Délégation hongroise	— M. Bodolai M. Goda M. Pécely
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semencescu M. Focşa M. Mateescu M. Stoian
Délégation soviétique	— M. Afanassiev M. Lazarev M. Gritsenko
Délégation tchécoslovaque	— M. Kincel M. Hlubocký
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Tošić M. Vladiković Mme Pokorni
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Veselinović M. Novaković M. Mihăila

Ministère du Transport de la
République Fédérale d'Allemagne

— Mme von Köppen
M. Dobmayer
M. Pertzsch

Organisation Météorologique Mondiale

— M. Kakas

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission : MM. Badescu, Fekete, Stalio, Feik, Nikolov, Gorbatchov, Radovinović, Hristov.

Sur proposition de M. Afanassiev, conseiller de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Kincel, conseiller de la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné et débattu le point 3 de l'ordre du jour «*Questions hydrométéorologiques*», à savoir :

a) Information sur les méthodes d'établissement des prévisions d'apparition de glaces sur le Danube appliquées dans les pays danubiens — doc. CD/SES 24/10.

b) Information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveau d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube — doc. CD/SES 24/11.

c) Rapport de la réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube — doc. CD/SES 24/46 (RE/1966—3).

En outre, le groupe de travail a examiné les points 20—26 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de juin 1965 à mai 1966 (doc. CD/SES 24/7) et les points 17—24 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 (doc. CD/SES 24/3*).

ad point 3/a de l'ordre du jour — Le groupe de travail a examiné et pris note de la dite information dressée par l'Appareil de la Commission en y apportant quelques amendements de rédaction et quelques compléments.

Au cours de l'examen de l'information, le groupe de travail, tenant compte de ce que dans certains pays la question de la prévision de l'apparition des glaces est encore à l'étude ou à l'étape d'élaboration, a jugé utile que sur la base de la documentation dont il dispose actuellement l'Appareil de la Commission prépare en 1966/1967, aux fins d'échange d'expériences, la publication ronéotypée d'un recueil préliminaire des méthodes de prévision de l'apparition des glaces sur le Danube.

ad point 3/b de l'ordre du jour — Le groupe de travail a examiné et pris note de l'information en question dressée par l'Appareil de la Commission en y apportant quelques amendements de rédaction et quelques compléments.

* Se trouve dans les archives.

Toutes les délégations ont été d'accord qu'il serait nécessaire que l'Appareil de la Commission prépare en 1966/1967, sur la base de la documentation dont il dispose actuellement, la publication, sur ronéo, d'un complément au Recueil de rapports sur les méthodes d'établissement de prévisions hydrologiques sur le Danube portant sur l'appréciation des prévisions de niveau d'eau. Quelques délégations ont exprimé le désir d'inclure dans le complément au Recueil des exemples concrets sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux appliquées dans quelques pays danubiens.

ad point 3/c de l'ordre du jour — Le groupe de travail a discuté le dit rapport de la réunion d'experts.

De la part des délégations, à l'exception des délégations de la République Socialiste de Roumanie et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, un projet de décision* sur la création d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube est proposé à la séance plénière.

Dans le préambule du projet de décision, le complément suivant a été inclus après le deuxième alinéa :

«Le programme de la Décennie hydrologique internationale en cours présente une grande importance scientifique et pratique pour de nombreuses branches de l'économie nationale, et notamment pour le développement de la navigation sur le Danube. La Commission du Danube, qui depuis de longues années déjà réalise la coordination dans le domaine de l'hydro-météorologie du bassin du Danube, ne peut se tenir à l'écart de cette importante manifestation internationale.»

La délégation roumaine a rappelé son point de vue exposé lors des XXII^e et XXIII^e sessions de la Commission du Danube, à savoir que l'organisation de la coopération scientifique de l'hydrologie, pour l'entier bassin du Danube et pour tout le domaine de l'hydrologie qui est étroitement liée à l'utilisation des eaux et des ressources hydrauliques des pays danubiens, n'entre pas dans la compétence de la Commission du Danube.

Pour ces raisons, les organes compétents roumains ne peuvent pas être d'accord avec la création au sein de la Commission du Danube d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube. Leurs considérations ont été exposées d'une manière détaillée lors des débats sur cette question à la réunion d'experts de mars 1966, et ont été incluses dans le rapport de la dite réunion.

La délégation roumaine considère que les formes actuelles de collaboration des pays danubiens dans le domaine de l'hydrométéorologie assurent, aussi à l'avenir, la possibilité du développement des recherches scientifiques hydrométéorologiques pour les besoins de la navigation sur le Danube.

Pour ces motifs, la délégation roumaine n'est pas d'accord avec le projet de décision proposé à la réunion d'experts.

La délégation yougoslave a déclaré qu'en ce qui concerne la proposition de créer un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube, les autorités et les institutions yougoslaves s'occupant des questions de l'utilisation des eaux ne s'étaient pas prononcées en faveur de l'établissement d'un pareil groupe de travail dans le cadre de la Commission

* Se trouve dans les archives.

du Danube et ont exprimé leur regret de ne pas pouvoir coopérer dans un tel groupe de travail.

*

Le groupe de travail a examiné les points 20—26 du 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 1965 à mai 1966 (doc. CD/SES 24/7) et y a apporté quelques amendements de rédaction.

Après avoir examiné les points 17—24 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 (doc. CD/SES 24/3*), le groupe de travail propose de les inclure dans le projet du plan de travail dans la rédaction suivante :

«17. Préparer l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1965 et le publier par photocopie en 250 exemplaires; rassembler la documentation pour l'Annuaire hydrologique 1966.

18. Sur la base du projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube, préparé par l'Appareil de la Commission, et des propositions reçues des pays danubiens, dresser un nouveau projet de Recommandations, le diffuser 30 jours avant l'ouverture de la réunion d'experts en questions hydrométéorologiques et le soumettre à l'examen de cette réunion.

19. Préparer la publication ronéotypée du Recueil préliminaire des méthodes de prévision de l'apparition des glaces sur le Danube. Rassembler le matériel complémentaire des pays danubiens contenant des exemples concrets sur les prévisions dressées.

20. Préparer la publication ronéotypée d'un supplément au Recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube portant sur l'appréciation des prévisions des niveaux d'eau. Rassembler le matériel complémentaire des pays danubiens, contenant des exemples concrets sur les prévisions dressées.

21. Rassembler et diffuser d'ici fin 1966 les propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

22. Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube. Diffuser avant le 1^{er} mars 1967 les graphiques annuels pour 1966 confrontant les niveaux réels et les niveaux pronostiqués.

23. Convoquer du .. au .. avril 1967 une réunion d'experts en questions hydrométéorologiques pour l'examen du projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube et pour un échange de vues sur la question de l'utilité de modifier la structure des annuaires hydrologiques.

24. Convoquer du .. au .. avril 1967 la réunion du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube; inclure les questions suivantes à son ordre du jour à titre d'orientation :

* Se trouve dans es archives.

a) Propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

b) Programme d'activité à long terme du groupe de travail dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin du Danube.

La délégation roumaine, afin d'améliorer la forme de présentation et pour accélérer la publication des annuaires hydrologiques, a proposé que cette question soit examinée à la réunion des experts des pays danubiens pour les questions hydrométéorologiques d'avril 1967. On pourrait examiner à cette occasion une forme d'annuaire comme un supplément annuel à l'Ouvrage de référence hydrologique qui est édité par la Commission.

Toutefois, quelques délégations ont exprimé l'avis que le remaniement des annuaires hydrologiques pourrait être abordé d'une autre manière.

En ce qui concerne les points 21 et 24 du projet de plan de travail, la délégation roumaine a déclaré qu'elle ne peut pas accepter d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1966/1967 le point 21 concernant la demande des propositions au sujet du «programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube», ainsi que le point 24 concernant «une réunion du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube» et son ordre du jour proposé, pour les raisons déjà exprimées par la délégation roumaine dans la question qui concerne le projet de décision sur la création du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube.

Sur la base de la discussion, le groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques soumet à la XXIV^e session de la Commission du Danube les projets de décision suivants:

I.

«Après avoir examiné et discuté le point 3 de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note de l'information sur les méthodes appliquées dans les pays danubiens pour l'établissement des prévisions d'apparition de glaces sur le Danube (doc. CD/SES 24/10);

2. de prendre note de l'information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 24/11);

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube (doc. CD/SES 24/46);

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 24/16)».

II.

«Après avoir examiné et discuté la question de la création d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube (point 3/c de l'ordre du jour), la XXIV^e session de la Commission du Danube,

Prenant en considération

— que la prévision hydrologique et le calcul des prévisions, qui assurent la sécurité et la rentabilité de la navigation sur le Danube ont une grande importance,

— que tous les pays danubiens ont considérablement développé les bases scientifiques et les méthodes de la prévision et du calcul des prévisions hydrologiques;

— que la Commission du Danube a établi et systématiquement développé le réseau des stations hydrologiques et météorologiques comme la base d'un service hydrologique international pour l'échange des informations;

— que les conférences des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques tenues à Budapest, Graz et Bucarest ont élargi et renforcé des contacts directs entre les spécialistes et les institutions s'occupant de cette question;

— que le programme de la Décennie hydrologique internationale en cours présente une grande importance scientifique et pratique pour de nombreuses branches de l'économie nationale, et notamment pour le développement de la navigation sur le Danube, et que la Commission du Danube qui depuis de longues années déjà réalise la coordination dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin du Danube ne peut se tenir à l'écart de cette importante manifestation internationale;

— que l'examen du bassin du Danube dans son ensemble permet d'établir que les possibilités qu'offrent ses conditions naturelles pour l'élaboration des méthodes d'établissement des prévisions à courte et à longue échéance du régime des eaux et du régime des glaces n'ont pas encore été mises à profit dans toute leur ampleur, bien que la navigation ait de plus en plus besoin de ces prévisions,

DECIDE

1. de constituer et de convoquer périodiquement un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube, composé de spécialistes des pays riverains du Danube;

2. de fixer comme tâche fondamentale du groupe de travail l'organisation de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube pour les besoins de la navigation;

3. de charger le groupe de travail de dresser, partant des tâches exposées ci-dessus, son programme d'activité à long terme dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin danubien;

4. de charger l'Appareil de la Commission de rassembler et de diffuser, d'ici fin 1966, les propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube;

5. de convoquer la première réunion du groupe de travail à Budapest, en avril 1967.

RAPPORT

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, formé en vertu de l'art. 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXIV^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière le 15 juin 1966, a tenu ses réunions les 20 et 23 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schmidl
Délégation bulgare	— M. Raïtchev M. Kharizanov M. Koutikov
Délégation hongroise	— M. Pálos M. Gyimesi
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Mateescu
Délégation soviétique	— M. Makeïev M. Ivahnenko
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Biskup
Délégation yougoslave	— M. Stanić M. Milanković M. Vladiković Mme Pokorni
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Veselinović
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— M. Teuscher M. Pertzsch

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

Sur proposition de M. Makeïev, conseiller de la délégation soviétique, M. Stanić, conseiller de la délégation yougoslave a été élu président du groupe de travail.

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

a) Modifications et compléments au Questionnaire pour le rassemblement des données statistiques relatives à la navigation danubienne.

b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques — doc. CD/SES 24/47 (RE/1966—2).

Le groupe de travail a également examiné les points 28—31 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966, ainsi que les points du projet de plan de travail pour 1966/1967, qui se rapportent aux questions statistiques.

Ad point 4/a de l'ordre du jour

Le groupe de travail a examiné les modifications et compléments aux formulaires du Questionnaire, exposés dans le rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques, et recommande à la session de les approuver.

Ad point 4/b de l'ordre du jour

Le groupe de travail a examiné le rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques et a jugé opportun de limiter l'élaboration des nouveaux formulaires pour le rassemblement des données sur la batellerie aux questions concrètes énumérées sous point 4 dudit rapport. Le groupe de travail a décidé de soumettre à la XXIV^e session le rapport de la réunion d'experts.

Le groupe de travail a ensuite examiné les points 28—31 du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1965/1966 et les a approuvés sans y apporter de modification.

Le groupe de travail a relevé l'importance de l'information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 15 ans de 1950 à 1964, dressée par l'Appareil de la Commission en vertu du point 31 du plan de travail pour 1965/1966 et propose de l'inclure dans les procès-verbaux de la XXIV^e session de la Commission du Danube.

Après avoir examiné les points 25—29 du projet de plan de travail pour 1966/1967, le groupe de travail a approuvé les points 25, 26 et 27 sans aucune modification.

Les points 28 et 29 ont été inclus dans une nouvelle rédaction.

Tenant compte des modifications et compléments formulés, le groupe de travail propose d'inclure dans le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1966/1967 les points traitant les questions statistiques dans la rédaction suivante :

25. Préparer l'Annuaire statistique pour 1965 et le publier en 400 exemplaires; entreprendre le rassemblement des données pour l'Annuaire statistique 1966.

26. Poursuivre la préparation de la documentation en vue de l'édition d'un recueil des documents statistiques de la Commission du Danube.

27. Afin de compléter la liste des principaux ports danubiens, rassembler les données des pays danubiens sur les ports ayant de l'importance au point de vue des transports internationaux et dont le trafic-marchandises dépasse 100 000 tonnes.

28. Demander les opinions des pays danubiens au sujet de l'extension de la classification des marchandises appliquée à la Commission du Danube à 20 catégories selon la classification sommaire des marchandises de la CEE de l'ONU, et soumettre à la XXV^e session une information à ce sujet. En cas de nécessité, la Commission du Danube peut convoquer une réunion d'experts pour cette question.

29. Afin d'améliorer les données statistiques publiées au sujet de la flotte danubienne, élaborer des projets de nouveaux formulaires pour le rassemblement des données statistiques nécessaires et les diffuser aux pays danubiens pour recevoir les avis au sujet de la possibilité de rassembler de telles données. Soumettre à la XXV^e session une information à ce sujet.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail pour les questions statistiques soumet à la XXIV^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

«Après avoir examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour «Questions statistiques», ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. d'approuver les modifications et compléments aux formulaires du questionnaire pour le rassemblement des données statistiques relatives à la navigation danubienne et aux définitions à ce questionnaire, conformément aux recommandations figurant dans le rapport de la réunion d'experts pour les questions statistiques (doc. CD/SES 24/47);

2. de recommander aux pays danubiens que les données statistiques fournies à la Commission du Danube soient présentées à partir du 1^{er} janvier 1966 en tenant compte des modifications et compléments au Questionnaire approuvés;

3. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions statistiques (doc. CD/SES 24/47);

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — doc. CD/SES 24/17.»

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 pour la période de juin 1965 à mai 1966 et du projet de plan de travail de la Commission pour la période de juin 1966 à mai 1967

Le groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur et du projet de plan de travail de la Commission du Danube, formé en vertu des articles 14 et 49 des Règles de procédure et de la décision de la XXIV^e session, adoptée en séance plénière le 15 juin 1966, a tenu ses réunions les 23 et 27 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schlaffer M. Müllner
Délégation bulgare	— M. Simeonov M. Kojouharov M. Kharizanov
Délégation hongroise	— M. Csuti
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semencescu M. Iosipescu M. Mateescu
Délégation soviétique	— M. Makeïev M. Ivlev M. Afanassiev
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Biskup M. Hurník
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Vladiković Mme Pokorni
Administration fluviale des Portes de Fer	— M. Novaković M. Mihăila
Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Pertzsch

Aux réunions du groupe de travail ont pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube: MM. Badescu, Fekete, Stalio, Feik, Gorbatchov, Atanassov, Tomachev, Tarapčik, Nikolov, Babić et Sfetea.

Sur proposition de M. Marinescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie, M. Simeonov, Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le point 7 de l'ordre du jour «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 1965 à mai 1966» et le point 8 «Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967».

Vu que les groupes de travail pour les questions techniques, nautiques, hydrométéorologiques et statistiques ont, dans le cadre de leur activité, examiné en détail les points correspondants du rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail, le groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur a pris note des opinions exprimées aux réunions desdits groupes de travail.

En conséquence, le groupe de travail a examiné seulement les points 32—42 du rapport du Directeur.

Au cours de l'examen du point 35, la délégation soviétique a demandé d'introduire quelques précisions dans l'information faite à ce point, ce conformément à la lettre envoyée par les autorités compétentes soviétiques. Le groupe de travail a jugé utile de préciser en conséquence la dite information.

Au point 39 du rapport, le groupe de travail a été de l'avis qu'il serait opportun que la proposition du Directeur de l'Appareil au sujet de la participation des fonctionnaires de l'Appareil aux travaux des diverses organisations internationales soit débattue lors de l'examen de la question de l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

A ce point, le Directeur de l'Appareil a donné quelques explications supplémentaires.

Les délégations de la Roumanie et de la Yougoslavie ont souligné l'importance et la nécessité d'établir dès maintenant les principes fondamentaux de la participation des membres de l'Appareil de la Commission du Danube aux réunions des organisations internationales, c'est-à-dire qu'ils ne représentent pas la Commission du Danube mais son Appareil et qu'ils doivent s'en tenir aux décisions adoptées par la Commission.

Les délégations de la Bulgarie et de l'Union Soviétique ont estimé que cette question entre dans la compétence de la direction de la Commission du Danube et que, jusqu'à présent, il n'y a pas eu de cas où les fonctionnaires de l'Appareil auraient outrepassé leur mandat. Par conséquent, à leur avis, il n'y a pas de nécessité de régler cette question à la session présente, sans une préparation adéquate. La délégation bulgare a souligné que la pratique suivie par les fonctionnaires de l'Appareil dans cette question a toujours été conforme aux exigences du droit international.

A l'issue de l'examen du rapport du Directeur du Secrétariat et des

Services, le groupe de travail a constaté que le plan de travail de la Commission pour 1965/1966 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 XXIII^e session et a mené à bonne fin les tâches qui lui ont été confiées.

Le groupe de travail a également relevé la bonne qualité des publications éditées par la Commission pendant la période traitée.

Le groupe de travail a ensuite examiné le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période 1966/1967 élaboré par l'Appareil de la Commission et les amendements qui y ont été introduits par les groupes de travail pour les questions nautiques, techniques, hydrométéorologiques et statistiques.

Au point 7 du plan de travail concernant la question du bilan des eaux du Danube, la délégation roumaine s'est prononcée contre l'inclusion de ce point, pour les considérations qu'elle a déjà exprimées à ce sujet pendant les discussions antérieures, à savoir que cette question n'entre pas dans la compétence de la Commission.

De même, la délégation roumaine a déclaré qu'elle n'est pas d'accord avec l'inclusion dans le plan de travail du point 20 concernant le programme d'activité et les dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube ainsi que du point 23 concernant la convocation de la réunion de ce groupe, pour les considérations exposées au sein du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques (CD/SES 24/16), selon lesquelles un tel groupe de travail ne pourrait être constitué au sein de la Commission du Danube.

La délégation yougoslave a fait ses réserves en ce qui concerne les points 20 et 23 du plan de travail.

Après avoir examiné le projet de plan de travail dans son ensemble, le groupe de travail a jugé utile de le compléter par les points suivants :

1. Charger l'Appareil de la Commission de préparer et d'envoyer au Secrétariat de la CEE de l'ONU une information sur les travaux effectués dans le domaine de l'unification des documents de bord utilisés sur le Danube.

2. Achever le rassemblement des observations des pays membres de la Commission du Danube au projet de brochure sur les buts et l'activité de la Commission du Danube, faire une synthèse des observations reçues et les diffuser aux pays membres en vue de la solution de la question du contenu de cette brochure.

Le groupe de travail a également estimé utile que l'Appareil de la Commission s'adresse à l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation pour demander des propositions relatives au thème du rapport et, en tenant compte de ces propositions, entreprenne la préparation dudit rapport afin de le présenter au prochain congrès de l'AIPCN qui aura lieu en 1969. En outre, le groupe de travail a recommandé de préparer un article pour inclusion dans le bulletin édité par l'AIPCN.

Les délégations de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont jugé utile d'inclure dans un des plans de travail futurs la question de l'unification de la structure des droits de port perçus dans les pays danubiens et de la libeller comme suit :

«Charger l'Appareil de la Commission d'élaborer sur la base des matériaux reçus un projet d'unification de la structure des droits de port perçus sur les bâtiments et de le diffuser aux pays danubiens pour conclusions.»

La délégation roumaine a été de l'avis que l'unification des droits de port sort du cadre de la compétence de la Commission du Danube établie par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et qu'en conséquence elle n'est pas possible.

La délégation yougoslave a communiqué que vu quelques particularités d'ordre économique dans son pays l'unification des droits de port n'est pas possible.

A l'issue des débats, le groupe de travail a préparé le projet définitif du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967, à soumettre à la séance plénière.

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail soumet à la XXIV^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 la période de juin 1965 à mai 1966 (doc. CD/SES 24/7), compte tenu des amendements qui y ont été apportés.

2. Approuver l'activité déployée par le Secrétariat et les Services en vue de l'accomplissement du plan de travail pour 1965/1966 et des décisions de la XXIII^e session.

3. Adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967 — doc. CD/SES 24/35.

4. Approuver le 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 pour 1965/1966 et du projet de plan de travail de la Commission pour la période de juin 1966 à mai 1967 — doc. CD/SES 24/30.»

RAPPORT

du groupe de travail pour les questions financières (examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1966)

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 XXIV^e session de la Commission du Danube, adoptée en séance plénière du 15 juin 1966, a tenu ses réunions les 25 et 27 juin 1966.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Staffelmayr M. Müllner
Délégation bulgare	— M. Raïtchev M. Kharizanov
Délégation hongroise	— M. Takács
Délégation roumaine	— M. Roman M. Stoian
Délégation soviétique	— M. Kapikraïan M. Ivahnenko M. Makeïev
Délégation tchécoslovaque	— M. Svátek M. Biskup
Délégation yougoslave	— M. Milanković M. Vladiković Mme Pokorni

Les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission, MM. Badescu, Feik, Stalio, Fekete, Babič, Tomachev, Gorbatchov, Tikvicki ont également pris part aux réunions du groupe de travail.

Les réunions du groupe de travail se sont déroulées sous la présidence de M. Takács, conseiller de la délégation de la République Populaire Hongroise.

Le groupe de travail a examiné point par point le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966 élaboré par l'Appareil de la Commission du Danube (doc. CD/SES 24/41*) et son annexe : le devis des dépenses de la Commission du Danube pour 1966.

*Se trouve dans les archives.

Lors de l'examen de l'art. V du chapitre des dépenses du projet de budget, le groupe de travail a pris note de la liste des publications de la Commission du Danube pour 1966 (Annexe 2 au doc. CD/SES 24/4*).

En ce qui concerne l'art. I du projet de devis des dépenses le groupe de travail a accepté la somme proposée par l'Appareil de la Commission, étant donné que la réduction des dépenses à cet article peut être obtenue seulement à condition de réduire le nombre des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube.

Le groupe de travail ayant examiné l'art. III «Frais d'administration» et pris en considération l'état d'usure des voitures et les frais considérables de réparation et d'entretien qui en résultent, est arrivé à la conclusion qu'il est nécessaire de vendre les voitures usagées et d'en acheter de nouvelles au compte des économies réalisées à l'art. III et du produit de la vente des anciennes voitures.

Tenant compte de l'établissement de nouveaux loyers pour les logements des fonctionnaires de l'Appareil, le groupe de travail propose d'autoriser le Directeur de l'Appareil de payer à partir du 1^{er} janvier 1966 les 85 % des loyers au compte du budget de la Commission.

A l'art. IV «Missions et déplacements», le groupe de travail a trouvé possible de réduire de 236 000 forints les frais au poste «Déplacements», ayant en vue que seule une partie des fonctionnaires inscrits au tableau seront mutés au courant de l'exercice budgétaire.

Le groupe de travail propose d'approuver à l'art. XI «Frais de représentation» un montant de 40 000 forints, c'est-à-dire un montant au niveau des dépenses effectuées en 1965.

Aux autres articles du devis des dépenses le groupe de travail a accepté les sommes proposées dans le projet présenté par l'Appareil.

Au cours de l'examen du devis des dépenses pour 1966, le groupe de travail a formulé les désirs suivants :

1. Afin de réduire les dépenses à l'art. V «Edition des publications de la Commission»,

a) lors de l'établissement des plans de travail de la Commission, fixer le tirage des publications sur la base des demandes des pays membres et en tenant compte des éventuelles demandes d'organisations désireuses d'acquiescer des publications de la Commission ;

b) le Secrétariat et les Services de la Commission du Danube devraient étudier les possibilités de réduire les frais d'impression des publications.

2. Tenant compte qu'il existe un décalage entre l'exercice budgétaire et la période du plan de travail de la Commission du Danube il serait désirable que l'exercice budgétaire et la période du plan de travail coïncident.

3. Lors de l'établissement du projet de plan de travail de la Commission, l'Appareil de la Commission du Danube devrait indiquer à titre d'orientation le coût des travaux qui seront exécutés au compte du budget de la Commission.

4. Afin d'assurer en dû temps le financement de l'activité du Secrétariat et des Services de la Commission il serait nécessaire que les pays membres

de la Commission du Danube transfèrent leurs annuités en deux versements égaux, en janvier et en juillet de l'exercice.

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

«Ayant examiné et discuté le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXIV^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1966 dans la somme de 6 050 100 forints pour son chapitre des recettes, et de 6 050 100 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 24/29);

de fixer les annuités pour 1966 des Etats membres de la Commission, 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 801 720 forints par Etat membre;

2. d'inclure dans le budget de la Commission pour 1966 le solde transitoire du bilan au 1^{er} janvier 1966, qui s'élève à 408 979 forints, et les autres recettes prévues, qui se chiffrent à 29 081 forints;

3. de transférer en janvier 1967, jusqu'à l'approbation du budget pour 1967, la moitié des annuités prévues pour 1966, afin d'assurer une activité normale à la Commission du Danube;

4. d'autoriser le Directeur de l'Appareil de la Commission de faire payer à partir du 1^{er} janvier 1966 les 85 % des loyers des fonctionnaires de l'Appareil au compte du budget de la Commission du Danube;

5. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières — doc. CD/SES 24/34.»

ANNEXES III
DOCUMENTS ADOPTES

RAPPORT FINANCIER**sur l'exécution du budget au 1^{er} janvier 1966****I. RECETTES**

	en forints
Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire 1965 (661 000 × 7)	4 627 000
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1965	332 819
Versements au compte des annuités pour 1966	5 283

Autres recettes

a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	21 183
b) Intérêts des comptes en banques	3 927
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Com- mission du Danube	13 161
d) Autres recettes	18 284
Total:	<u>5 021 657</u>

II. DEPENSES

Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1965:

Article I	2 524 598
Article II	526 300
Article III	692 672
Article IV	179 617
Article V	363 720
Article VI	54 983
Article VII	13 517
Article VIII	94 004
Article IX	10 953
Article X	95 098
Article XI	39 940
Article XII	11 993

4 607 395

Solde du budget au 1^{er} janvier 1966

414 262

a) Disponibilités en caisse	38 089
b) Disponibilités en banques	219 991
c) Obligations pour 1966	89 686
d) Magasin	14 912
e) Caution pour le loyer des immeubles	51 584

Total: 5 021 657

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. APPOINTEMENTS DES FONCTIONNAIRES INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	1,946.500	1,943.651	2.849	
2. Primes linguistiques	146.000	128.130	17.870	
3. Primes d'ancienneté	260.000	253.514	6.486	
4. Allocations pour enfants	204.000	199.303	4.697	
Total:	2,556.500	2,524.598	31.902	
II. APPOINTEMENTS DES EMPLOYES NON-INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	471.965	471.450	515	
2. Assurances sociales	56.635	54.850	1.785	
Total:	528.600	526.300	2.300	
III. FRAIS D'ADMINISTRATION				
1. Fournitures de bureau et de dessins techniques	9.500	7.269	2.231	
2. Imprimés	1.500	1.152	348	
3. Frais de poste, télégramme et téléphone	65.000	78.016	—	13.016
4. Loyers des immeubles	400.000	392.682	7.318	
5. Chauffage	91.000	90.367	633	
6. Electricité et gaz	28.000	26.167	1.833	
7. Entretien des immeubles ...	10.000	9.455	545	
8. Réparation dans les immeu- bles	30.000	23.312	6.688	
9. Réparation des objets d'inventaire	15.000	7.696	7.304	
10. Acquisition d'objets d'inven- taire de petite valeur	5.000	3.316	1.684	
11. Entretien et réparation des autos	50.000	49.479	521	
12. Assurance des biens	4.000	3.761	239	
Total:	709.000	692.672	29.344	13.016
IV. MISSIONS ET DEPLACEMENTS DES FONCTIONNAIRES				
<i>Missions</i>				
1. Frais de voyage	28.000	27.482	518	
2. Allocations journalières	28.000	23.864	4.136	
3. Frais de logement	14.000	10.861	3.139	
<i>Déplacements</i>				
4. Paiement de subsides et de congés	65.000	67.049	—	2.049

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
5. Frais de voyage	15.000	9.587	5.413	
6. Allocations journalières	2.000	1.860	140	
<i>Congés</i>				
7. Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé .	43.000	38.914	4.086	
Total:	195.000	179.617	17.432	2.049
V. EDITIONS DES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION	695.000	363.720	331.280	
VI. DEROULEMENT ET SERVICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION ...	55.000	54.983	17	
VII. ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES	14.000	13.517	483	
VIII. ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVENTAIRE ET DE MOYENS DE TRANSPORT	95.000	94.004	996	
IX. ACHAT DE VETEMENTS DE TRAVAIL	11.000	10.953	47	
X. SERVICE MEDICAL				
1. Cotisation	18.000	16.038	1.962	
2. Paiement de subsides pour traitement médical	80.000	79.060	940	
Total:	98.000	95.098	2.902	
XI. FRAIS DE REPRESENTATION, PRIMES ET IMPREVUS	40.000	39.940	60	
XII. FONDS CULTUREL ...	12.000	11.993	7	
Total:	5,009.100	4,607.395	416.770	15.065

B I L A N

au 1^{er} janvier 1966

Annexe 1
au doc. CD/SES 24/1

A C T I F

I. Caisse	38.088,93	
II. Banques:		
1. Caisse Nationale d'Epargne,		
Budapest	4.660,78	
2. Banque Nationale de Hongrie:		
dollars USA	326,34	
clearing-dollars	76,84	
schillings autrichiens	50.804,85	
3. Banque Nationale de la RSF		
de Yougoslavie:		
dollars USA	3,66	
clearing-dollars	4.015,07	
4. Landerbank, Vienne:		
schillings autrichiens	76.968,18	
III. Magasin	14.911,71	
IV. Caution pour le loyer des immeubles	51.583,50	
V. Obligations pour 1965		
Bulgarie	81.514,31	
Tchecoslovaquie	7.585,01	
Yougoslavie	587,15	
	414.262,69	

Le directeur du Secrétariat et des Services
de la Commission du Danube
Signé: Gh. Badeseu

en forints

P A S S I F

I. Versements des Etats danubiens		
au compte des annuités pour 1966		5.283, —
II. Solde transitoire au 1/1/1965:		
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 XXIIIe session	4.627.000,	
Solde du budget pour 1964	332.819,	
Autres recettes	56.555,69	
	5.016.374,69	
Dépenses effectuées		
en 1965	4.607.395, —	408.979,69
	414.262,69	

Le directeur-adjoint pour la
comptabilité
Signé: F. Feik

Le 31 décembre 1965

COMPTE — RENDU
des dépenses effectuées en 1965 en dollars

Annexe 2
au doc. CD/SES 24/1

R E C E T T E S

I. Solde au 1 ^{er} janvier 1965:	
1. Banque Nationale de Hongrie	100,25
2. Banque Nationale de la RSF de Yougoslavie	4,19
3. Caisse de la CD	212,97
	317,41
II. Versements:	
Autriche	250.—
pour 1964: 50.—	
pour 1965: 200.—	
Bulgarie	200.—
pour 1966: 100.—	
Hongrie	250.—
pour 1964: 50.—	
pour 1965: 200.—	
Roumanie	150.—
pour 1966: 50.—	
Union Soviétique	150.—
pour 1966: 100.—	
Tchécoslovaquie	200.—
pour 1966: 50.—	
Yougoslavie	150.—
Obligation pour 1965: 50.—	1.350.—
III. Versements provenant de la vente de publications de la Commission.....	533,57
Total:	2.200,98

D E P E N S E S

I. Missions:	
1. Frais de voyage	794,09
2. Allocations journalières	820.—
3. Frais de logement	253,99
	1.868,08
Recettes	2.200,98
Dépenses	1.868,08
Solde au 1 ^{er} janvier 1966	332,90
dont:	
Banque Nationale de Hongrie,	
Budapest	326,34
Banque Nationale de la RSF de Yougoslavie, Belgrade	3,66
Caisse de la Commission du Danube	2,90
	2,90
Total:	2.200,98

**Répartition des frais des conversations téléphoniques pour 1965 en
 «conversations internationales» et «conversations locales»**

Mois	Conversations		Total
	internationales	locales	
Janvier	949	2.943	3.892
Février	848	3.304	4.152
Mars	1.377	3.242	4.619
Avril	1.606	3.932	5.538
Mai	1.120	4.364	5.484
Juin	1.483	3.576	5.059
Juillet	1.351	5.258	6.609
Août	86	3.572	3.658
Septembre	—	3.056	3.056
Octobre	185	3.759	3.944
Novembre	795	3.297	4.092
Décembre	415	3.507	3.922
	10.215	43.810	54.025

NOTE EXPLICATIVE

au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1965

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1965 est soumis à l'examen de la présente session conformément à l'art. 46 des Règles de procédure.

Le budget de la Commission du Danube pour 1965 qui, conformément à l'art. 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 XXIII^e session dans le montant de 5 009 100 forints pour son chapitre des recettes et de 5 009 100 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 23/31).

CHAPITRE DES RECETTES

(en forints)

Selon la décision de la XXIII^e session, le chapitre des recettes était fondé sur:

I.	les versements des Etats danubiens membres de la Commission du Danube, à savoir:		
	Autriche	661 000	
	Bulgarie	661 000	
	Hongrie	661 000	
	Roumanie	661 000	
	Tchécoslovaquie	661 000	
	Union Soviétique	661 000	
	Yougoslavie	661 000	4 627 000
II.	le solde transitoire des ressources non utilisées du budget pour 1964		332 819
III.	d'autres recettes prévues: versements des fonctionnaires pour l'em- ploi des biens de la Commission, inté- rêts des comptes en banques, recettes provenant de la vente de publications de la Commission, et autres		49 281
		<u>Total:</u>	<u>5 009 100</u>

Effectivement, le chapitre des recettes du budget pour 1965 s'est présenté comme suit:

I.	Annuités des Etats membres de la Commission			4 625 832
II.	Solde des ressources non utilisées du budget pour 1964			332 819
III.	Autres recettes			56 555
	dont			
	a) versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission du Danube	21 183		
	b) intérêts des comptes en banque	3 927		
	c) recettes provenant de la vente de publications de la Commission du Danube	13 161		
	d) autres recettes	18 284		
IV.	Sommes à décompter:			
	a) versements à recevoir au compte des annuités			1 168
		<i>pour 1964</i>	<i>pour 1965</i>	
	Bulgarie	77 963	3 551 (81 514)	
	Tchécoslovaquie ...	5 272	2 313 (7 585)	
	Yougoslavie	—	587	
		<u>83 235</u>	<u>6 451</u>	
	b) versements au compte des annuités pour 1966:			
	Roumanie		3 522	
	URSS		1 761	5 283
			<u>Total:</u>	<u>5 021 657</u>

Ainsi, les recettes effectives ont dépassé de 12 557 forints les recettes prévues; cette somme comprend les 5283 forints versés au compte des annuités pour 1966 et le surplus de 7274 forints se présentant au poste «Autres recettes prévues».

La somme de 1168 forints représente la différence entre les annuités à recevoir pour 1964 et 1965.

CHAPITRE DES DEPENSES

(en forints)

Le montant des dépenses envisagées s'élevait à 5 009 100 forints et c'est sur la base de cette somme qu'a été établi le devis des dépenses pour 1965.

Effectivement, les dépenses effectuées au cours de l'exercice se sont élevées à 4 607 395 forints, c'est-à-dire que leur montant a été de 401 705 forints inférieur au montant des dépenses envisagées dans le devis.

Au total, les recettes effectives du budget pour 1965 ont dépassé de 414 262 forints les dépenses effectives; cette somme comprend les 5283 forints versés au compte des annuités pour 1966. Ainsi, le solde transitoire

du budget pour 1965 s'élève à 408 979 forints. Ce chiffre comprend la somme de 401 705 forints, qui résulte de la non-utilisation du montant prévu dans le devis des dépenses, et des recettes, dans un montant de 7274 forints, non prévues dans le devis.

Structure du solde par articles du devis des dépenses

	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	31.902	
II. Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel	2.300	
III. Frais d'administration	16.328	
IV. Missions et déplacements	15.383	
V. Edition des publications de la Commission	331.280	
VI. Service et déroulement de la session et des réunions .	17	
VII. Achat de livres et de publications	483	
VIII. Achat d'objets d'inventaire	998	
IX. Achat de vêtements de travail	47	
X. Service médical	2.902	
XI. Frais de représentation	60	
XII. Fonds culturel	7	
Diverses recettes	7.274	
Solde transitoire pour 1966	408.979	408.979

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 barème des appointements approuvé par la XIX^e session et aux suppléments de traitements établis par le Règlement en vigueur.

Les ressources disponibles d'un montant de 31.902 forints se présentent à cet article du fait de la mutation de quelques fonctionnaires, ce qui a entraîné des modifications dans les sommes versées à titre d'allocation pour enfants et de primes linguistiques.

Article II — Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel

L'économie totale à cet article s'élève à 2300 forints.

Article III — Frais d'administration

Au poste 3 de cet article (frais de poste, télégramme et téléphone), il se présente un excédent de dépenses de 13 016 forints qui est dû à l'augmentation, à partir du mois d'avril, du tarif des communications téléphoniques locales, qui est passé de 0,60 Ft à 1 Ft. Le coût de l'abonnement au téléphone a également augmenté. Malgré les mesures d'économie, les frais de

téléphone s'élèvent en 1965 à 54 000 forints. (Voir Annexe 3 — frais mensuels des communications urbaines et internationales).

L'économie totale réalisée à cet article s'élève à 16 328 Ft.

Article IV — Missions et déplacements des fonctionnaires

Au poste «Déplacements» de cet article se présente un excédent de dépenses de 2049 Ft, qui résulte du fait que le nombre des fonctionnaires mutés a été supérieur à celui prévu au budget.

Au total, une économie de 15 383 Ft se présente à l'art. IV.

Article V — Editions des publications de la Commission du Danube

Les frais des publications suivantes, prévues par le plan de travail de la Commission, ont été réglés à cet article dans le montant de 363.720 forints:

1. Procès-verbaux de la XXII^e session
2. Information sur l'entretien du chenal en 1963 (couverture, croquis et reliure)
3. Carte de pilotage du secteur Devín-Mohács (règlement partiel)
4. Carte de pilotage du secteur autrichien (règlement partiel)
5. Routier du Danube (travaux préparatoires)
6. Annuaire hydrologique pour 1963
7. Annuaire hydrologique pour 1964 (règlement partiel)
8. Ouvrage de référence hydrologique (couverture, typographie, reliure)
9. Annuaire statistique pour 1963 (couverture)
10. Annuaire statistique pour 1964 (règlement partiel)
11. Ouvrage de référence statistique (règlement partiel)
12. Fiches des seuils du Danube pour 1963
13. Régime des glaces du Danube (règlement partiel)
14. Brochure sur l'activité de la CD (règlement partiel)
15. Recommandations relatives à l'unification des Règles de la surveillance douanière
16. Recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques
17. Divers (couvertures, stencils, papier, etc.)

Le solde à cet article s'élève à 331 280 forints. Etant donné que certains Etats-membres n'ont pas effectué le transfert de leurs cotisations jusqu'à la fin de l'année, la Commission a été obligée de remettre à 1966 le règlement de quelques-unes des publications de 1965.

Articles VI—XII

Les dépenses à ces articles ont été effectuées dans le cadre des sommes prévues au budget; les soldes y sont insignifiants.

INFORMATION

sur l'exécution du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965)

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) a été dressée en vertu de la décision de la XXIII^e session de la Commission et conformément au point 4 du plan de travail de la Commission pour 1965/1966.

L'information a été établie sur la base des données envoyées à l'Appareil par les organismes compétents des pays danubiens et par les Administrations fluviales spéciales et des données au sujet de l'entretien du chenal du Danube. L'information présente un exposé sommaire des travaux exécutés et des résultats obtenus.

Au cours de la période écoulée, les travaux fondamentaux prévus pour la première période (1961—1965) de la première étape du plan des grands travaux sur le Danube ont été accomplis comme suit sur les divers secteurs du Danube.

**Secteur de la République Fédérale d'Allemagne,
(km 2379,3—2201,8)
y compris
le 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 limitatives (voir Tableau N^o 1). L'exécution des travaux envisagés devait permettre d'obtenir à l'ENR une profondeur de 18,5 dm sur la section Regensburg-Kachlet, et de 28 dm en aval de la centrale hydraulique de 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 m ³
2. Dérochements	54.000 m ³
3. Mise en place de pierres	57.000 m ³

Le coût de ces travaux s'élève à 16 000 000 de DM.

Sur les sections en amont de la centrale hydraulique de Kachlet, figurant sous points 1—9 du Tableau N^o 1, les travaux exécutés ont permis d'amélio-

rer les conditions de la navigation et d'obtenir à l'ENR la profondeur de 18,5 dm ainsi que la largeur et les rayons de courbure de chenal envisagés.

En aval de la centrale hydraulique de Kachlet, dans la région de Passau, entre les km 2230,3—2225,4 (section indiquée sous point 10), les travaux prévus sont exécutés par une entreprise privée et pour cette raison leur coût n'est pas indiqué dans le tableau. Les travaux projetés pour la section N° 11 sont exécutés en même temps que la construction de la centrale hydraulique de Passau-Ingling, sur l'Inn; leur coût figure entre parenthèses dans le tableau.

Les résultats obtenus après l'exécution des travaux projetés montrent que sur la section N° 1, il conviendra de rallonger les épis existants et d'en construire deux nouveaux; sur la section N° 2 il faudra rétrécir le chenal au moyen d'épis pour maintenir la profondeur de 18,5 dm à l'ENR; sur la section N° 5 la profondeur de 18,5 dm à l'ENR, obtenue par la construction d'épis et sans coupure, devra être maintenue par des travaux de dragage à exécuter jusqu'à la canalisation du fleuve; sur la section N° 6 les gabarits de chenal prévus sont déjà réalisés, mais il reste à achever les travaux d'élargissement du chenal à Irlbach pour permettre le croisement des convois sur ce secteur; sur la section N° 9 on envisage d'élargir le chenal à 80 m sur deux sections d'une longueur de 400 m; sur la section N° 10, en aval de la centrale hydraulique de Kachlet, les dragages ont été exécutés tandis que les travaux de dérochement sont prévus pour l'étape suivante; sur la section N° 11 on envisage, jusqu'à l'achèvement de la construction de la centrale hydraulique Passau-Ingling, d'exécuter des travaux de dragage pour éloigner les dépôts des alluvions charriées par l'Inn.

Au total, le volume des grands travaux exécutés dans la période de 1961 à 1965 se présente comme suit:

1. Dragages	1 482 600 m ³
2. Dérochements	72 200 m ³
3. Mise en place de pierres	84 300 m ³

Le coût des travaux exécutés s'élève à 15 550 000 DM.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE (km 2379,3 — 2201,8)
Travaux projetés pour la période 1961 — 1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés						Travaux exécutés dans la période 1961 — 1965			
			Dragages en 1000 m³	Dérochements en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 DM	Dragages m³ en 1000 m³	Dérochements en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total en 1000 DM		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1.	Seppenhäusen km 2354,1 — 2351,2	Construction de 1 épi et de 2 digues longitudinales; dragages	25	—	4	280	38,0	—	12,7	575		
2.	Landsdorf km 2334,0 — 2332,8	Construction de 2 épis et de 1 digue longitudinale; dragages	5	—	3	170	24,0	—	7,8	398		
3.	Niederachdorf km 2345,0 — 2344,0	Construction de 2 épis et de 1 digue longitudinale; dragages	8	—	3	210	4,5	—	3,4	176		
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; aplanissement des rives; dragages	107	—	11	1400	—	—	1,1	181		
6.	Pfelling km 2313,0 — 2300,0	Construction de 14 épis et de 2 digues longitudinales; dérochements	29	16	20	2040	18,3	—	25,0	924		
7.	Confluent de l'Isar — Hofkirchen km 2281,0 — 2254,0	Réparation des épis et des digues longitudinales; dragages	5	—	2	100	399,1	16,5	18,3	1990		
8.	Winzer — Ottach km 2264,2 — 2262,7	Construction de 2 digues longitudinales; dragages	50	—	9	500	36,0	4,7	14,9	1529		
9.	Hilgartsberg km 2256,6 — 2253,1	Construction d'épis; dérochements; dragages	88	26	2	2400	40,0	51,0	—	2726		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10.	Passau km 2230,3 — 2225,4	Dérochements et dragages	12	12	—	800	43,2	—	—	—
11.	Confluent de l'Inn km 2225,0 — 2224,0	Dragages	1000	—	—	8000	879,4	—	—	(7000)
		Total:	1335	54	57	16 100	1482,6	72,2	84,3	15 550

2. Secteur de la République d'Autriche
(km 2223,2—1872,7)
y compris
le secteur commun austro-allemand
(km 2223,2—2201,8)
et le secteur 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 le secteur de la République d'Autriche envisage la régularisation des 7 sections indiquées dans le tableau N° 2.

L'exécution des travaux projetés devait permettre d'obtenir les profondeurs suivantes: 25 dm en amont de la centrale hydraulique d'Aschach; 21 dm 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 figurent dans le tableau N° 2.

Le volume général des travaux envisagés dans le plan se répartit comme suit:

1. Dragages	1 500 000 m ³
2. Mise en place de pierres	350 000 m ³

Le coût total de ces travaux s'élève à 460 millions de Schillings.

Comme il découle clairement des informations sur l'entretien du chenal et des fiches des seuils sur le Danube, les travaux exécutés ont permis d'améliorer les conditions de la navigation dans les sections figurant sous points 1—7 (voir tableau N° 2) et d'obtenir à l'ENR les profondeurs qui avaient été envisagées, et également d'augmenter la largeur et les rayons de courbure du chenal.

En outre, ont été renfloués les bâtiments coulés se trouvant dans les régions suivantes du secteur autrichien du Danube: aux km 1963, 1950, 1945, 1940, 1937, 1936, 1928, 1926, 1924, 1922, 1911 et 1901.

Le volume total des grands travaux prévus dans le plan et exécutés de 1961 à 1965 se présente comme suit:

1. Dragages	3 096 400 m ³
2. Dérochements	46 400 m ³
3. Mise en place de pierres	180 800 m ³

Le coût total de ces travaux s'élève à 141 681 000 Schillings.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE (km 2223,2 — 1872,7)
Travaux projetés pour la période de 1961-1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1965			
			Dragages en 1000 m³	Mise en place de pierres en 1000 m³	Coût total des travaux en 1000 Sch.	Dragages en 1000 m³	Dérochements 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	—	2,2	5 872
2.	Cours supérieur du Danube autrichien entre l'usine hydro-électrique d'Aschach et la naissance de la retenue de Ybbs-Persenbeug km 2162 — 2093		Ouvrages de régularisation pour basses eaux	300	90	24 000	678,5	3,4	66,9
3.	Retenue de Ybbs-Persenbeug km 2093 — 2060	Ouvrages de régularisation pour eaux basses et moyennes	—	—	—	1321	1,0	5,9	29 415
4.	Wachau km 2060 — 2000		Ouvrages de régularisation pour eaux basses et moyennes	150	10	5 000	210,6	10,2	39,8	11 372
5.	Tullner Feld km 2000 — 1934	Ouvrages de régularisation pour basses eaux	500	150	40 000	202,2	29,6	30,7	21 274
6.	Coupure de Vienne km 1934 — 1918		Ouvrages de régularisation pour basses eaux	350	30	13 000	242,1	2,2	14,6	13 503
7.	km 1918 — 1871	Renflouement de bâtiments coulés	200	70	18 000	233,0	—	22,9	26 102
8.				—	—	—	—	—	—
Total:			1500	350	460 000	3096,4	46,4	180,8	141 681

3. Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque
(km 1880,3—1850,2)
y compris le
secteur commun tchécoslovaque-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 le secteur tchécoslovaque du Danube envisageait la régularisation des 3 sections limitatives indiquées dans le Tableau N° 3 et le renflouement des bâtiments coulés se trouvant entre les km 1880—1708,2.

L'exécution des travaux envisagés devait permettre d'obtenir sur le secteur traité une profondeur de 23 dm.

Le tableau N° 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 m ³
2. Mise en place de pierres	25 000 m ³
3. Renflouement des bâtiments et autres objets coulés	1.000 t

Le coût de ces travaux s'élève à 14 240 000 Kč.

Le volume total des travaux accomplis dans la période de 1961—1965 se présente comme suit :

1. Dragages	323 470 m ³
2. Mise en place de pierres	37 570 m ³
3. Renflouement de bâtiments	980 t

Le coût de ces travaux s'élève à 23 521 310 Kč.

Dans la section N° 1 (voir Tableau N° 3) les dragages ont été effectués par l'Autriche et la mise en place des pierres, par la Tchécoslovaquie.

Comme il ressort nettement des informations sur l'entretien du chenal navigable, le gabarit du chenal a été amélioré sur le secteur traité et ainsi, en 1964 déjà, une profondeur minimum de 25 dm et plus à l'ENR a été obtenue dans la région des km 1873—1850, tandis que la largeur du chenal a été augmentée à 200 m et le rayon de courbure à 1800 m.

Par suite de la très longue période de crue printanière de 1965, les travaux de régularisation pour eaux basses et moyennes n'ont pas atteint leur but, ce qui a temporairement détérioré la situation. Après le passage de la crue, les profondeurs à l'ENR sur les seuils étaient de 20—21 dm, auprès d'une largeur de chenal de 150 m.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE

(km 1880,3—1850,2)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1965		
			Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ³	Coût total des travaux en 1000 Kč	Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ³	Coût total des travaux en 1000 Kč
1.	Devín km 1878	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	110	—	2635	—	10,23	1428,79
2.	Bratislava km 1866	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	200	25	4975	242,18	15,80	8406,30
3.	Podumajské Biskupice	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	110	—	2635	81,29	11,54	6916,81
4.	km 1880,3—1708,2	Renflouement de bâtiments et d'autres objets coulés	(1000 tonnes)	4000	4000	(980 tonnes)		6769,41
Total:			420	25	14245	323,47	37,57	23521,31

4. Secteur commun tchécoslovaque-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 le secteur commun tchécoslovaque-hongrois du Danube envisage la régularisation des 5 sections limitatives indiquées dans le Tableau N° 4.

L'exécution des travaux devait aboutir à l'obtention d'une profondeur de 23 dm en amont de Gönyü et de 25 dm en aval de Gönyü. Le Tableau N° 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 m ³
2. Mise en place de pierres	253 000 m ³

Le coût total de ces travaux s'élève à 56 565 000 Kč
et 80 325 000 Forints.

Au total, les travaux exécutés dans la période de 1961 à 1965 par les parties tchécoslovaque et hongroise se présentent comme suit:

1. Dragages	4,220 340 m ³
2. Mise en place de pierres	243 440 m ³

Le coût des travaux exécutés s'élève à 59,934.770 Kč
et 89,961.920 Forints.

Comme il découle clairement des informations sur l'entretien du chenal navigable, le gabarit du chenal sur ce secteur a été amélioré comme suit: sur les seuils du secteur en amont de Gönyü a été obtenue une profondeur minimum de 20 dm à l'ENR, tandis que la largeur du chenal a été augmentée à 120 m à la fin de 1964.

La durée des crues printanières de 1965 ayant été extrêmement longue, les ouvrages de régularisation pour eaux basses et moyennes n'ont pas pu répondre au but auquel ils servaient, ce qui a considérablement détérioré la situation; après le passage de la crue les profondeurs sur les seuils sont tombées provisoirement à 18 dm à l'ENR sur une largeur de chenal de 90 m. Toutefois, à la suite des travaux de régularisation exécutés, une profondeur de chenal de 20 dm à l'ENR, auprès d'une largeur de 100—150 m, a été obtenue sur les sections des seuils, tandis que sur le reste du secteur, la profondeur minimum du chenal a été de 23 dm à l'ENR.

SECTEUR COMMUN TCHECOSLOVACQ — HONGROIS (km 1850,2 — 1708,2)
Travaux projetés pour la période 1961 — 1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

Tableau N° 4

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés par la Tchécoslovaquie et la Hongrie dans la période 1961—1965			
			Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ²	Coût total des travaux en 1000 Kz	Dragages RSTch en 1000 m ³	Mise en place de pierres RSTch en 1000 m ²	Coût total des travaux en 1000 Kz	
1.	km 1850 — 1810	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux; dragages	3540	169		1245,56	77,53	43664,71	
						895,96	46,25	37743,89	
2.	km 1810 — 1805	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux; dragages	550	26		80,02	4,23	2225,52	
						187,27	10,52	5817,42	
3.	km 1805 — 1794	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux; dragages	780	25		156,24	36,56	8252,19	
						273,00	36,75	14959,50	
4.	km 1794 — 1767	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	—	21		60,84	20,98	4260,91	
						207,86	—	4414,16	
5.	km 1767 — 1708	Construction d'ouvrages de régularisation pour basses eaux	—	12		—	7,77	1531,44	
						1114,25	2,85	27026,95	
Total:			4870	253		56565 80325	1542,66 2678,34	147,07 96,37	59934,77 89961,92

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 le secteur traité envisage la régularisation des 19 sections limitatives indiquées dans le tableau N° 5. Au cours de l'exécution des travaux il a été nécessaire de subdiviser certaines sections (voir Tableau N° 5).

Les travaux projetés avaient pour but d'obtenir sur ce secteur une profondeur de 25 dm à l'ENR.

Le tableau N° 5 présente le volume et le coût des travaux projetés et exécutés.

Le volume total des travaux envisagés par le plan adopté pour ce secteur se présente comme suit:

1. Dragages	600 000 m ³
2. Mise en place de pierres	616 000 m ³

Coût total des travaux: 129 000 000 de Forints.

Le volume total des travaux accomplis pendant la période de 1961 à 1965 dans le cadre des grands travaux prévus par le plan se répartit comme suit:

1. Dragages	1 283 000 m ³
2. Mise en place de pierres	337 990 m ³

Coût total des travaux exécutés: 112 616 100 Forints.

Cette somme comprend le coût de l'évacuation des épaves du pont de Baja, qui s'élève à 4 800 000 Forints.

En résultat des travaux de régularisation exécutés, les conditions de la navigation se sont sensiblement améliorées. La profondeur envisagée de 25 dm à l'ENR a été obtenue tout le long du secteur, sauf sur le seuil de Göd (km 1674—1672) où le 13 mars 1965 la profondeur était de 18 dm auprès d'une largeur de chenal de 90 m, et de 23 dm auprès d'une largeur de chenal de 50 m.

Après l'écoulement des crues extrêmement grandes et de longues durées, qui ont eu lieu en 1965, des profondeurs de moins de 25 dm ne sont apparues que sur le seuil de Göd, à savoir: le 19 octobre 1965 quand le niveau était de 25 dm supérieur à l'ENR, la profondeur y était de 16 dm auprès d'une largeur de chenal de 90 m; le 19 novembre, quand le niveau était de 22 dm supérieur à l'ENR la profondeur était de 23 dm auprès d'une largeur de chenal de 90 m.

Il convient de noter que les travaux d'approfondissement et d'élargissement du chenal sur ce seuil ont été entamés à la fin de 1965. En outre, à l'époque des basses-eaux, en mars 1965, c'est-à-dire avant le passage des crues, la largeur du chenal est tombée à 90 m à Budafok (km 1638) et à Szalka (km 1584), et après le passage des crues d'octobre-décembre, à 100 m à Paks.

Jusqu'à la fin de 1965, une profondeur de 25 dm par rapport à l'ENR a été obtenue sur le secteur des km 1708,2—1433. Sur certaines sections le chenal devra être encore élargi.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE

(km 1708,2—1433,0)

Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés			Travaux exécutés dans la période 1961—1965		
			Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ³	Coût total des travaux en 1000 Ft	Dragages 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.	Courbe de Kompkötö km 1685—1682	Fermeture de bras, dragages dans le chenal	24	7,4	2000	85	5,89	2894,20
2.	Courbe de Vác km 1682—1678	Fermeture de bras, dragages dans le chenal	24	5,6	1600	100	2,67	2639,00
2/a.	km 1683—1680 et km 1680—1669	Dragages et construction d'ouvrages de régularisation	—	—	—	78	0,9	1935,28
3.	Courbe de Szöd km 1676—1674		16	15,7	3700	—	—	—
4.	Courbe de Surány km 1674—1672		120	24,2	7000	—	—	—
4/a.	km 1642	Construction de perré	—	—	—	—	—	200,00
5.	Courbe de Nagytétény km 1632—1625	Consolidation des berges, ouvrages de concentration du courant	—	6,0	1500	—	5,54	1436,00
5/a.	Dunafüred km 1631—1620	Consolidation de l'ouvrage de concentration du courant	—	—	—	—	3,88	896,46
6.	Courbe de Csep km 1616—1616		128	24,6	7100	—	—	—
7.	Courbe de Ercsi km 1614—1612	Travaux de régularisation, dragages dans le lit	48	5,6	1800	160	—	3200,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
7/a.	km 1612 — 1602	Travaux de régularisation, dragages dans le lit	—	—	—	300	—	6000,00
7/b.	km 1599 — 1591	Travaux de régularisation, dragages dans le lit	—	—	—	144	—	2880,00
8.	Courbe de Kulcs km 1595 — 1591	Consolidation des berges et construction d'ouvrages de concentration du courant	80	32,5	8200	—	25,32	6419,36
9.	Courbe de Tass km 1591 — 1583	Construction de digues transversales	40	7,0	2000	—	4,03	938,00
9/a.	Rácalmás km 1587 — 1586	Construction de digues transversales	—	—	—	—	7,30	1745,00
9/b.	km 1578 — 1572	Dragages dans le lit	—	—	—	260	—	5200,00
9/c.	Dunaújváros km 1578 — 1576	Construction de digues transversales, d'ouvrages de protection et dragages	—	—	—	116	59,80	3081,802
10.	Courbe de Dunavecse km 1577 — 1570	—	—	4,6	1000	—	—	—
11.	Courbes de Duna-egyháza et Apostag km 1570 — 1563	Construction d'épis et fermeture de bras	120	48,8	12100	40	22,66	5001,00
11/a.	Courbe de Madocsa km 1553 — 1540	Construction d'une digue transversale	—	—	—	—	11,00	2100,00
11/b.	Courbe de Paks km 1535 — 1527	Construction d'une digue transversale	—	—	—	—	11,00	2200,00
11/c.	Courbe de Korpad km 1495 — 1492	Construction d'épis, d'une digue transversale et d'un ouvrage de concentration du courant	—	—	—	—	64,00	12100,00
12.	Courbe de Sükösd km 1492 — 1488	Construction d'épis	—	70,0	13000	—	10,00	1500,00
12/a.	Courbe de Csanád — Koppány km 1488 — 1481	Construction d'une digue transversale, consolidation des berges	—	—	—	—	5,00	1000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
13.	Courbe de Sárospart km 1474 — 1470	Construction d'une digue transversale	—	20,0	3 800	—	9,00	1840,00
14.	Courbe de Szeremle km 1470 — 1468	Construction de digues transversales	—	60,0	11 200	—	53,00	9500,00
15.	Courbe de Bata km 1468 — 1465	Construction de digues transversales	—	70,0	13 000	—	—	—
16.	Courbe de Bede km 1465 — 1463	Construction de digues transversales	—	20,0	3 800	—	—	—
17.	Courbe de Bár km 1460 — 1454	Construction d'épis	—	90,0	17 000	—	5,00	820,00
17/a.	Courbe de Mohács km 1454 — 1446	Consolidation de la berge	—	—	—	—	3,00	650,00
18.	Courbe de Cigány — Kölked km 1446 — 1442	Remblai en pierre	—	40,0	7 200	—	29,00	3900,00
19.	Courbe de Sirina km 1442 — 1439		—	64,0	12 000	—	—	—
20.	km 1480	Renflouement des épaves du pont	—	—	—	—	—	4800,00
Total:			600	616,0	129 000	1283	337,99	112616,10

6. Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie
(km 1433—845,6)
y compris le
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 de 7 sections limitatives indiquées dans le Tableau N° 6. Les données présentées sur l'exécution des travaux envisagés par le plan comprennent aussi le reflouement 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 m ²
2. Construction de pentes en pierre	197 500 m ³
3. Dragages	275 000 m ³
4. Dérochements et autres travaux	10 000 m ³

Le coût total de ces travaux s'élève à 19,000.000 de nouveaux Dinars.

Les travaux exécutés pendant la période traitée ont permis d'améliorer les conditions de la navigation sur les sections sous N° 1—10 (tableau N° 6) et d'obtenir à l'ENR une profondeur de 20 dm auprès d'une largeur de chenal de 180 m sur les sections à terrain meuble et de 100 m sur les sections à fond rocheux.

Sur la section N° 1, à l'accès amont du bras principal et dans le bras même, seule la sécurité de la navigation par alternat est assurée. Afin d'améliorer encore davantage les conditions de la navigation, des travaux seront poursuivis sur cette section.

Sur la section N° 2, la profondeur de chenal de 14 dm à l'ENR était insuffisante avant l'exécution des travaux. L'accomplissement des travaux prévus par le plan a permis d'obtenir une profondeur de chenal qui atteint 25 dm auprès d'une largeur de chenal de 100 m.

Sur la section N° 3 des travaux ont été exécutés afin d'éloigner les dépôts d'alluvions. Grâce aux mesurres prises, les gabarits de chenal obtenus correspondent à ceux prévus par le plan des grands travaux pour la période 1961—1965.

Sur les sections N° 5 et 6 un système d'ouvrages a été construit pour améliorer les conditions de la navigation et pour stabiliser le lit. En résultat des travaux exécutés, une largeur de chenal de 200 m et une profondeur minimum de 20 dm à l'ENR ont été assurées.

Sur la section N° 8 les travaux exécutés en commun avec la République Socialiste de Roumanie en vue de l'introduction de la navigation dans les deux sens ont permis d'obtenir à l'ENR une largeur de chenal de 200 m et une profondeur de 25 dm.

En dehors des travaux prévus par le Plan, des travaux ont été exécutés sur les sections N° 9 et 10 pour éloigner l'un des piliers du pont-rails

de Novi Sad ainsi que les débris du pont-rails et route de Pančevo. A l'issue de ces travaux la navigation dans les deux sens a été rétablie sous ces ponts et la sécurité de la circulation des bâtiments est assurée.

En dehors des travaux de régularisation, des mesures géodésiques et des études ont été également effectuées, comme indiqué sous point 7 du tableau N° 6.

Le volume total des travaux exécutés dans la période de 1961 à 1965 dans le cadre des travaux envisagés par le plan se répartit comme suit :

1. Dragages	233 190 m ³
2. Mise en place de pierres	188 990 m ³
3. Pose de fascines	77 350 m ³
4. Renflouement de bâtiments coulés	3 pièces

Le coût des travaux exécutés s'élève à 22 299 200 nouveaux Dinars.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE (km 1433 — 845,6)

Travaux projetés pour la période 1961 — 1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés					Travaux exécutés dans la période 1961—1965			
			4	5	6	7	8	9	10	11	
			Condolidation de la Berge en m	Epis en m	Digues longues ou traverses en m	Coût total des travaux en milliers de Dinars	Dragages en m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ³	Pose de fascines en 1000 m ³	Coût total des travaux en milliers de Dinars	
1.	Apatin km 1397 — 1393	Travaux de régularisation	1600	250	250	3000	91,93	74,68	50,35	9555,0	
2.	Coupure de Mohovo km 1315 — 1307	Travaux de régularisation	1500	165	—	3000	—	30,68	—	3514,6	
3.	Slankamen km 1220 — 1208	Travaux de régularisation	1400	800	—	3000	98,86	—	—	676,4	
4.	Seuils dans la région de Belgrade km 1180 — 1163	Travaux de régularisation	1800	500	—	3000	25,7	—	—	66,2	
5.	Brza — Vrba km 1103 — 1093	Travaux de régularisation	1800	600	400	3000	4,7	31,82	13,1	1754,2	
6.	Ram — Dubovac km 1087 — 1076	Travaux de régularisation	2100	300	400	3000	12,0	44,46	13,9	2156,7	
7.	km 1057 — 1433	Réseau de triangulation, etc.				1500					
8.	km 865 — 857	Travaux pour l'introduction de la navigation dans les deux sens									
9.	Pont-rails de Novi Sad km 1255,5	Eloignement d'une pile du vieux pont									1490,2
10.	Pont-rails-route de Beograd km 1166,5	Introduction de la navigation dans les deux sens									252,5
Total:			10200	2615	1050	19500	213,19	188,99	77,35	22299,2	

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 le secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer envisage la régularisation des 25 sections limitatives indiquées dans le tableau N° 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 m ³
2. Dérochements	21.900 m ³
3. Mise en place de pierres	70.000 m ³

Le coût total de ces travaux s'élève à 1 160 millions de dinars
et 21 millions de lei

Au total, les travaux envisagés par le plan ont été accomplis comme suit dans la période de 1961—1965 :

1. Dragages	52.900 m ²
2. Dérochements	400 m ³
3. Mise en place de pierres	69.873 m ³
4. Perré	40.190 m ²

En outre, 5 bâtiments coulés ont été renfloués et des expériences ont été effectuées en vue d'étudier la possibilité d'introduire la navigation de nuit sur les sections de Vodica — Gura-Văii et Milanovac — Iuți.

Le coût total des travaux exécutés s'élève à 537,550.000 Dinars et 2,535.000 Lei.

En résultat des travaux exécutés, les conditions de la navigation ont été améliorées dans le canal de Iuți où la profondeur a été augmentée de 15 cm à l'étiage navigable et de régularisation.

Les résultats des expériences effectuées ont montré qu'il n'est pas encore possible d'introduire la navigation de nuit en période d'eaux moyennes et hautes.

SECTEUR DES PORTES DE FER (km 1043—931)
Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés						Travaux exécutés dans la période 1961—1965			
			Dévoilements en 1000 m ²	Mise en place de pierres en 1000 m ²	Coût total des travaux en 1000 lei	Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ²	Dragages en 1000 m ³	Perré en 1000 m ²	Coût total des travaux en 1000 lei		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1.	Passage étroit de Coronini km 1042—1040,8	Dragages pour l'augmentation des profondeurs	35,00	—	—	22750	24,6	—	—	—		
2.	Passage étroit de Sikolovac km 1040,2—1039,6	Élargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	0,68	—	1050	28,3	(Dérochement) 0,4	—	366,4		
3.	Passage étroit de Herkules km 1092,05—1031,8	Élargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profondeurs	—	0,96	—	84864	—	—	—	16000		
4.	Canal Stenca km 1030,0—1029	„	—	0,81	—	192	—	—	—	257,6		
5.	Canal Cozla—Doiche Piatra—Lunga km 1011,13—1009,3	„	—	1,32	—	71604	—	—	—	—		
6.	Canal Eliseva km 1003,25—1007,3	„	—	2,30	—	116688	—	—	—	—		
						264						
						20332						
						460						

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7.	Canal Islaz - Tachtaia km 1003,1 - 1000,2	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profon- deurs	-	12,00	-	106080 2400	-	-	-	-
8.	Section Vrani- Svinița km 994 - 997,3	Elargissement du chenal et du rayon de courbure, augmentation des profon- deurs	-	1,68	-	14851,2 336	-	-	-	-
9.	Digue longitudinale Greben km 999 - 993,2	Réparation des digues longitudinales	-	-	11,40	91200 1824	-	14,530	23,15	103886
10.	Section Iuți-Golubinje km 987,5 - 986	Augmentation des profon- deurs et élargissement du chenal	-	1,00	-	8840 200	-	-	-	-
11.	Section Iuți-Golubinje km 988,3 - 985	a) Réparation et exhausse- ment de la digue; b) réparation et exhausse- ment des traverses; c) rallongement de la digue longitudinale; d) construction de six nouvelles traverses	-	-	18,00	144000 2880 24000 480 147550 3632 97500 2400	-	41,554	17,04	367484
12.	Passage étroit Kalinik km 973,85 - 973,6		-	-	3,00	24000 480	-	2,945	-	135
13.	Canal Djevrin km 950,7 - 949,7		-	-	22,70	3632 97500	-	-	-	-
14.	Cozla - Vlas, Donji - Milanovac et Gura	Renflouement d'épaves (7 pièces)	-	0,15	-	2400 1326 30 8840 200	-	-	-	-
15.	Section Bosnjačka - Varad km 1045,35 - 1042,4	Sondages de contrôle - 360.000 m ²	-	1,00	-	105000 840 28880 36	-	Lepena, Vlas Zaskok, Bivo- li, Gura	2 3	25500 711

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16.	Section Varad — Sikolovac km 1042,4 — 1039,2	Sondages de contrôle sur le chenal des basses eaux — 250.000 m ²	—	—	—	2000 25	(Sondages — 430.000 m ²)	—	—	—
17.	Section Luborajdia — Herkules km 1032,9 — 1031,8	Sondages avec sonde à cadre sur le chenal des eaux moyennes et hautes — 80.000 m ²	—	—	—	240 24	(Sondages — 20.000 m ²)	—	—	1000
18.	Canal Eliseva km 1007,7 — 1006,1	Sondages avec sonde à cadre — 24.000 m ²	—	—	—	192 7,2	—	—	—	—
19.	Canal Izlaz — Tachtalia km 1003,4 — 1000,6	Sondages avec sonde à cadre — 175.000 m ²	—	—	—	1400 52,5	—	—	—	—
20.	Section Milanovac Iuži km 992,3 — 984,5	Sondages avec sonde à cadre — 350.000 m ²	—	—	—	2800 105	—	—	—	—
		Sondages en direction de la nouvelle digue longitudi- nale et du travers, sur 3800 m.	—	—	—	1140 3,8	—	—	—	500 80
21.	Passage étroit Kalmik km 973,95 — 973,55	Installation de signaux lumineux	13 pièces	—	—	—	—	—	—	—
22.	Canal Djevrin km 950,7 — 949,7	Sondages avec sonde à cadre — 24.000 m ²	—	—	—	192 7,2	—	—	—	—
23.	Canal Djevrin — Petites Portes de Fer km 951 — 943 km 1041 — 985	Sondages avec sonde à cadre — 48.000 m ²	—	—	—	384 4,8	—	—	—	—
		a) Installation d'espars lumineux — 13 pièces; b) éclairage du canal de Sip; c) installation de signaux lumineux pour la navi- gation de nuit	—	—	—	12000 120 55000	—	—	—	11680
			—	—	—	8000 160	(Sondages — 230000 m ²)	—	—	2000 25
			—	—	—	—	Installation de 3 si- gnaux côtiers lumi- neux et de 27 échelles	—	—	52

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
24.	Section Ljubotina — Vodica km 980 — 951	Installation de signaux lumineux pour la naviga- tion de nuit	—	—	—	8 000 160	—	—	—	—
25.		Empierrement de digues 75.300 m ²	—	—	—	11 2950 753	—	—	—	—
26.		Etudes et établissement de projets techniques	—	—	—	30 000 250	—	—	—	9 500 138
		10 % environ pour divers travaux imprévus	35	21,90	70,10	1055 374 19 120,5 104 626 1 879,5	52,9	69,873	40,19	537 750 2 535
		Total:				1160 000 21 000				537 750 2 535

8. Secteur de la République Socialiste de Roumanie
(km 1075 — 170)
y compris le
secteur roumaino — yougoslave
(km 1075 — 845,6)
et le secteur 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 le secteur traité prévoit la régularisation des 5 sections limitatives indiquées dans le tableau N° 8.

L'exécution des travaux projetés prévoyait l'obtention d'une profondeur de 22 dm à l'ENR.

Les travaux envisagés par le plan pour ce secteur se présentent comme suit:

1. Dragages	530.000 m ³
2. Mise en place de pierres	93.000 m ³
3. Pose de fascines	142.000 m ³

Le coût total de ces travaux s'élève à 28,900.000 Lei.

Comme il découle clairement des informations sur l'entretien du chenal navigable, les travaux exécutés pendant la période de 1961—1965 ont permis d'améliorer les conditions de la navigation et d'augmenter la profondeur et la largeur du chenal.

Le volume total des travaux accomplis pendant la période considérée dans le cadre des travaux prévus dans le plan se répartit comme suit:

1. Dragages	764.100 m ³
2. Mise en place de pierres	56.200 m ³
3. Pose de fascines	96.000 m ³

Le coût total des travaux exécutés s'élève à 23,200.000 Lei.

Les dragages projetés dans la section de Caragheorghe (voir Tableau N° 8 — section N° 3) n'ont pas été exécutés, car on étudie les possibilités de la canalisation de cette section. En période de basses-eaux, la navigation y est pratiquée 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 des travaux de régularisation susmentionnés, 82 bâtiments coulés ont été renfloués sur ce secteur du Danube au cours de la période de 1961 à 1965.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE (km 1075—170)
Travaux projetés pour la période 1961—1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

№ d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés				Travaux exécutés dans la période 1961—1965			
			Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ²	Pose de fascines en 1000 m ²	Coût total des travaux en 1000 lei	Dragages en 1000 m ³	Mise en place de pierres en 1000 m ²	Pose de fascines en 1000 m ²	Coût total des travaux en 1000 lei
1.	Caluda km 760,9—761,3		150	—	—	1500	159,9	—	—	1600
2.	Celeiu — Corabia km 631,7—632,0		180	—	—	1800	258,4	—	—	2600
3.	Caragheorghe km 343,8—344,0		100	—	—	1000	—	—	—	—
4.	Accès dans le bassin de Plantelor km 490,2		100	40	52	14600	345,8	16,2	38,6	8550
5.	Giurgeni — Vadul Oii km 223,0—239,0		—	53	90	10000	—	40,0	57,4	10450
Total:			530	93	142	28900	764,1	56,2	96,0	23200

9. Secteur de la République Populaire de Bulgarie
(Secteur commun bulgare — roumain)
(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 le secteur traité envisage la régularisation des 4 sections limitatives figurant sous 1—4 dans le tableau № 9.

L'exécution des travaux envisagés dans le plan devait permettre d'obtenir une profondeur de 22 dm à l'ENR.

Le volume des dragages prévus dans le plan s'élève à 470.000 m³.

Le coût total de ces travaux s'élève à 3,557.000 Leva.

Par suite des changements survenus dans le lit du Danube, les travaux de régularisation sur les sections limitatives figurant dans le plan n'ont pas été exécutés. Les profondeurs navigables nécessaires ont été obtenues par la modification du tracé du chenal qui a été dirigé vers des endroits où l'affouillement du fond en période de basses-eaux est plus intense.

Des dragages, dont le volume s'élève à 374.000 m³, ont été exécutés sur d'autres sections limitatives (voir Tableau № 9). Le coût total de ces travaux s'élève à 3,583.000 Leva.

Les dragages exécutés ont amélioré les conditions de navigation dans la région de Svistov et au confluent du Iantra.

Ainsi, les profondeurs navigables nécessaires ont été obtenues non pas au moyen de dragages, mais surtout par la modification du tracé de l'axe du chenal.

Pendant la période traitée 15 bâtiments coulés gisant à proximité du chenal ont été renfloués afin d'améliorer les conditions de la navigation.

SECTEUR DE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE
(km 845,6 — 375,1)

Travaux projetés pour la période 1961 — 1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés		Travaux exécutés dans la période 1961—1965		Remarque
			Dragages en 1000 m ³	Coût total des travaux en 1000 leva	Dragages en 1000 m ³	Coût total des travaux en 1000 leva	
1.	Cioara km 588 — 585		130	1313	—	—	Modification du tracé du chenal
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	Dragages	—	—	291	2037	
6.	Iantra km 539 — 535	Dragages	—	—	83	581	
7.	km 845,6 — 375,1	Renflouement de bâtiments (15 pièces)	—	—	—	965	
Total:			470	3557	374	3583	

10. Secteur de la République Socialiste de Roumanie

(km 170—0)

y compris le

secteur commun roumaino—soviétique

(km 134,1—79,6; milles 72,4—43,0)

(Secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube)

Le Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux de la première période 1961—1965) adopté pour le secteur du Danube situé entre Brăila et Sulina envisage la régularisation des 5 sections limitatives indiquées dans le Tableau N° 10.

Les travaux projetés ont pour objectif de maintenir des conditions nautiques favorables pour les bateaux maritimes et notamment d'entretenir une profondeur de 7,30 m.

Les grands travaux prévus dans le plan adopté pour ce secteur se présentent comme suit :

1. Consolidation des berges du canal de Sulina	45.000 m
2. Réparation d'épis	75 pièces
3. Construction de digues submersibles	1.300 m
Construction de digues insubmersibles	1.800 m
4. Dragages	3,135.000 m ³

Le coût total de ces travaux, y compris les dragages, s'élève à 73,150.000 Lei; sans les dragages le coût en est de 53,650.000 Lei.

Au total, les travaux exécutés pendant la période 1961—1965 dans le cadre des travaux envisagés par le plan se présentent comme suit :

1. Dragages	5,049.300 m ³
2. Mise en place de matelas de fascines	42.700 m ³
3. Mise en place de pierres	253.340 m ³
4. Mise en place de pieux	1.205 m ³
	(1.461 pièces)

Le coût total des travaux exécutés s'élève à 123,590.000 Lei.

Après l'écoulement des crues printanières, les profondeurs sont parfois tombées sur ce secteur au-dessous des 24 pieds (7,30 m) prévus, mais elles ont été rétablies par l'exécution de travaux, ce qui a permis d'y créer de bonnes conditions pour la navigation maritime.

11. Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques
(Secteur commun soviéto-roumain)
(km 134,1 — 79,6; milles 72,4 — 43,0)

Sur le secteur entre le confluent du Prut jusqu'au Cap Tchatal d'Ismaïl, le Danube coule dans un lit unique relativement rectiligne et profond, qui se distingue par l'absence de seuils. Les formations que l'on y trouve sont des bancs et des grèves de sable qui se forment surtout aux parties convexes des rives. Grâce à ces conditions hydrographiques et nautiques du lit, le chenal a un caractère général stable et son gabarit ne limite ni la navigation fluviale ni la navigation maritime.

En résultat de cet état de choses, au cours de la période considérée il n'a pas été nécessaire d'exécuter sur le chenal du secteur traité des grands travaux de régularisation ou des travaux hydrométriques.

Des travaux de dragage ont été effectués pendant la période traitée dans les ports de Réni et d'Ismaïl. Le volume de ces travaux qui s'élève à 3,247.400 m³ se répartit comme suit :

— dans le port de Réni	1,511.800 m ³
— dans le port d'Ismaïl	1,735.600 m ³

**SECTEUR DE L'ADMINISTRATION FLUVIALE DU BAS-DANUBE (km 170-0)
Travaux projetés pour la période 1961-1965 et exécutés jusqu'au 31 décembre 1965**

Tableau N° 10

N° d'ordre	Sections limitatives	Nature des travaux	Travaux projetés						Travaux exécutés pendant la période 1961-1965			
			Consolidation des berges en m	Reconstruction des épis, (pièces)	Construction de digues, en m	Dragages en 1000 m ³	Coût total des travaux en 1000 Lei	Dragages en 1000 m ³	Mise en place de	Coût total des travaux en 1000 Lei		
			pièces en 1000 m ²		pièces en 1000 m ²		pièces en 1000 m ²		pièces en 1000 m ²			
1.	Brăila — Tchatal d'Ismaïl km 170 — 79,63	Dragages	—	—	—	—	153,3	—	—	—	—	560
2.	Bras de Tulcea km 62,97 — 79,63 (milles 34 — 43)	Dragages	—	—	—	185	1000	—	—	—	—	12620
3.	Canal de Sulina km 62,97 — 0 (milles 34 — 0)	Remise en état des berges du canal. Reconstruction des épis dans le canal	45000	—	—	—	37500	—	38,0	94,08	—	55500
4.	Barre de Sulina	Construction de digues submersibles et insubmersibles	—	—	1300 1800	—	14900	—	4,7	128,76	1205 1461	17650
5.		Dragages	—	—	—	3000	8500	3600,0	—	—	—	35060
			45000	57	1300 1800	3135	73150	5049,3	42,7	253,34	1205 1461	123590
			Total:									

R A P P O R T**du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1965 à mai 1966**

Au cours de la période de juin 1965 à mai 1966, le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XXIII^e session, a été accompli comme suit:

Point 1 — Sur la base des données reçues de la part des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales d'après le formulaire de fiche de seuil adopté pour le Danube, dépouiller les données pour 1964 et les éditer en 150 exemplaires sur ronéo et par photocopie. Entreprendre le rassemblement des données pour 1965 et dépouiller les données reçues.

L'Appareil de la Commission a reçu des pays danubiens et de l'Administration fluviale des Portes de Fer les données demandées au sujet des secteurs du Danube où des profondeurs inférieures à 20 dm (en amont de Vienne) et à 25 dm (en aval de Vienne) ont été enregistrées en 1964. Les pays sur les secteurs desquels les profondeurs sur les seuils ne sont pas tombées sous 25 dm durant le mois donné ont envoyé à l'Appareil une communication à ce sujet.

Les données pour 1964 sur les profondeurs relevées sur les seuils du Danube ont été dépouillées, publiées et envoyées à tous les pays danubiens.

Les durées (en jours) des profondeurs minima limitatives enregistrées en 1964 quand le fleuve était libre de glaces, et établies sur la base des données fournies par les pays danubiens d'après la fiche de seuil adoptée, figurent dans l'Annexe 1.

Point 2 — Sur la base de la liste des stations hydrométriques principales situées sur le Danube, adoptée à la XXII^e session de la Commission du Danube:

- a) *terminer le rassemblement des données et achever le calcul de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube fondé sur les débits d'eau d'une période de 40 ans, de 1924 à 1963;*
- b) *éditer en 300 exemplaires par moyen typographique et photocopie les matériaux relatifs au nouvel étiage navigable et de régularisation pour le secteur Regensburg — Sulina.*

L'Appareil de la Commission a reçu, d'après les stations hydrométriques principales figurant dans la liste des stations hydrométriques susmentionnée, toutes les données manquantes sur les débits d'eau et les courbes des débits.

Au cours de la période traitée l'Appareil a poursuivi le dépouillement des données reçues et a calculé les débits d'eau qui correspondent au bas niveau et au haut niveau navigables. Les matériaux classés ont été publiés et diffusés aux pays danubiens en mai 1966.

Point 3 — Entreprendre la préparation pour la réédition en 1967 du profil en long du Danube de Ulm à Sulina, comprenant l'étiage navigable et de régularisation nouvellement calculé.

L'Appareil de la Commission a reçu du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne les données demandées pour le profil en long du secteur Ulm — Regensburg.

En outre, il a calculé les cotes des bas niveau et haut niveau navigables à porter sur le profil en long. A l'heure actuelle, les clichés du profil en long du Danube de Regensburg à Sulina sont prêts.

Point 4 — Sur la base de la documentation reçue de la part des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, préparer une information sur l'accomplissement des travaux prévus pour la période 1961—1965 de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube et sur les résultats obtenus au cours de cette période dans le domaine de l'amélioration des conditions de la navigation. Présenter une information à la XXIV^e session de la Commission du Danube.

L'Appareil de la Commission a demandé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales la documentation nécessaire pour l'accomplissement de cette tâche. L'information en question a été préparée sur la base des données fournies.

L'information présente des données au sujet des gabarits de chenal envisagés et obtenus, et notamment sur la profondeur et la largeur du chenal, ainsi que sur le volume et le coût des travaux fondamentaux envisagés et exécutés afin d'améliorer les conditions de la navigation.

L'information, publiée sur ronéo, a été envoyée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et est soumise à l'examen de la session.

Point 5 — Entreprendre le rassemblement des propositions et projets des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet des travaux de la première étape du Plan des grands travaux sur le Danube pour la période de 1966 à 1970. Demander pour les secteurs où l'on envisage de construire des centrales hydrauliques les termes prévus pour leur construction.

L'Appareil de la Commission a demandé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les propositions et projets en question et a reçu les réponses suivantes à ce sujet:

— L'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a communiqué que les gabarits du chenal navigable sur le secteur soviéto-roumain du Danube ne limitent pas la navigation et qu'en conséquence on n'a pas planifié l'exécution de grands travaux hydrotechniques; toutefois, selon le plan des travaux pour la prochaine période envoyé à l'Appareil, on envisage l'exécu-

tion de travaux de dragage et de consolidation des berges dans les ports de Réni et d'Ismail.

— La République Socialiste de Roumanie a communiqué que jusqu'au moment où les centrales hydrauliques seront construites, les autorités compétentes roumaines maintiendront la profondeur de 25 dm rapportée à l'ENR au moyen de travaux de dragage. Les termes du commencement et de l'achèvement de la construction des centrales hydrauliques seront communiqués ultérieurement, après leur précision.

— La République Populaire de Bulgarie a communiqué que l'on envisageait de canaliser le fleuve sur le secteur bulgare—roumain, mais que le terme de la construction n'était pas encore fixé.

— L'Administration fluviale des Portes de Fer a communiqué en 1964 déjà que jusqu'à l'achèvement de la centrale hydraulique sur le secteur des Portes de Fer, on n'envisage pas l'exécution de travaux de régularisation.

— La République Populaire Hongroise a informé que ses organes compétents travaillent sur le projet en question, qui sera prochainement envoyé à l'Appareil.

— La République d'Autriche a envoyé à l'Appareil de la Commission le projet de Plan des grands travaux qui prévoit l'obtention, jusqu'en 1970, par rapport à l'ENR, d'une profondeur de 21 dm en amont de Vienne et de 25 dm en aval de Vienne.

— Le Ministère du Transport de la RFA a envoyé à l'Appareil de la Commission le projet de Plan des grands travaux pour la période de 1966 à 1970, qui envisage l'exécution des travaux nécessaires pour garantir les gabarits prévus pour la première étape des grands travaux sur ce secteur du Danube.

Point 6 — Sur la base de la documentation reçue des pays danubiens et de celle fournie par l'Institut de Recherches Scientifiques d'Hydraulique de la République Populaire Hongroise, préparer le projet de rapport sur le régime des glaces du Danube du secteur Regensburg — Sulina et envoyer ce projet aux pays danubiens pour avis.

Pour l'amélioration du projet de rapport en question, l'Appareil a dépouillé les données relevées à 72 stations hydrométriques principales situées sur le parcours navigable du fleuve de Regensburg à Sulina et couvrant une période de 60 ans.

Le projet de rapport contient les chapitres suivants :

— Formation des glaces; méthode de dépouillement des données statistiques.

— Régime des glaces du Danube par secteurs; influence de la canalisation du fleuve sur le régime des glaces et régime des glaces prévu après la canalisation du fleuve; méthodes de lutte contre les glaces.

Un avant-projet de rapport a été préparé.

Point 7 — Sur la base des données reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, dresser, selon le schéma adopté, l'information sur l'entretien du chenal sur le secteur Regensburg — Sulina pour la période du 1^{er} novembre 1964 au 1^{er} novembre 1965 et la soumettre à l'examen de la XXIV^e session de la Commission du Danube.

L'Appareil de la Commission a reçu de tous les pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales les données demandées sur la base desquelles il a dressé l'information sur l'entretien du chenal pour la période du 1^{er} novembre 1964 au 1^{er} novembre 1965. L'information comprend les parties suivantes :

— Travaux de régularisation exécutés pour améliorer les conditions de navigation et travaux d'entretien du chenal navigable;

— Balisage du chenal et données sur la garantie de la visibilité d'un signal à l'autre;

— Travaux hydrographiques, hydrométriques et dragages hydrographiques;

— Service d'information;

— Autres travaux et mesures exécutés dans les ports dans l'intérêt de la flotte danubienne;

— Régime des glaces du Danube durant l'hiver 1964/1965.

L'information dressée selon le schéma adopté a été envoyée à tous les pays danubiens et est soumise à l'examen de la session.

Point 8 — Achever le rassemblement des données des pays danubiens pour la préparation de la description des conditions de passage, auprès de différents niveaux d'eau, des ponts situés sur le Danube entre Regensburg et Sulina; préparer la description pour édition sous forme d'album et l'envoyer aux pays danubiens pour conclusion.

L'Appareil a demandé les données nécessaires selon le croquis-modèle élaboré (pont-route de Linz km 2135,1).

Les données reçues de la majorité des pays danubiens doivent être dépouillées, c'est-à-dire qu'elles doivent être ramenées à la même échelle et complétées par les cotes des haut et bas niveau navigables, et en outre, plusieurs données d'ordre technique doivent être précisées sur la base des données figurant dans les publications de la Commission du Danube.

Point 9 — Elaborer un projet de contenu du schéma sur la situation des glaces le long du cours du Danube de Regensburg à Sulina et le diffuser à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

L'Appareil de la Commission a élaboré le projet de contenu du schéma sur la situation des glaces sur le Danube et y a inséré à titre d'exemple les données reçues des pays danubiens pour l'hiver 1963/1964.

Le projet de schéma a été envoyé en janvier 1966 à tous les pays danubiens avec la prière de communiquer leurs éventuelles observations et propositions à son sujet.

Le projet de schéma est soumis à l'examen de la session.

Point 10 — Entreprendre à partir de 1966 le rassemblement des données selon la variante de questionnaire et l'instruction pour la présentation des données au questionnaire approuvé, aux fins d'établissement du bilan d'eau sur les divers secteurs du Danube.

L'Appareil de la Commission a demandé à tous les pays danubiens les données nécessaires et les a reçues de la part des autorités compétentes de la République Socialiste Tchécoslovaque.

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont communiqué que les données requises seront prochainement envoyées à l'Appareil.

Point 11 — Editer à l'échelle de 1 : 10.000 la carte de pilotage du secteur du Danube du km 2230,5 (écluse de Kachlet) au km 1880 (Devin) et la faire paraître en 740 exemplaires sous forme d'album et en 1460 exemplaires sous forme de dépliant.

Les organes compétents autrichiens ont fourni à l'Appareil de la Commission la documentation cartographique requise pour le secteur des km 2223—2060, et le Ministère du Transport de la RFA, pour le secteur des km 2231—2202. En outre, les organes compétents d'Autriche ont envoyé les données les plus récentes au sujet de l'installation des signaux de balisage sur leur secteur de fleuve. Cette documentation cartographique a été préparée et remise à la typographie.

Les organes compétents autrichiens ont communiqué qu'ils pourront fournir la documentation cartographique pour le secteur des km 2060—1880 à la fin de 1966 et ainsi c'est la carte du secteur des km 2231 (Kachlet) à 2060 (Ybbs—Persenbeug) qui paraîtra jusqu'à la XXIV^e session.

Point 12 — Préparer la réédition à l'échelle de 1 : 10.000 de la carte de pilotage du Danube du secteur du km 1433 (frontière hungaro—yougoslave) au km 1048 (Moldova Veche—Vince).

L'Appareil de la Commission a reçu de la part des organes compétents yougoslaves la documentation cartographique pour le secteur des km 1433—1048 et de la part des organes compétents roumains, celle pour la partie correspondante du secteur commun yougoslavo—roumain des km 1075—1048.

La documentation reçue a été préparée pour la typographie.

Point 13 — Préparer la documentation pour l'introduction du CEVNI sur le Danube, selon le schéma indiqué dans le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques (doc. CD/SES 23/16), diffuser cette documentation aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et la soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques.

L'Appareil de la Commission a préparé sur la base du schéma approuvé, les documents de travail pour le projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, à savoir;

— Première partie: Dispositions générales (Texte du CEVNI corrigé sur la base des modifications apportées par la réunion d'experts de décembre 1964).

— Partie II: Recommandations spéciales (Texte des foot-notes à quelques articles et paragraphes du CEVNI qui se rapportent aux autorités compétentes, établi compte tenu des modifications et compléments adoptés par la réunion d'experts de 1964).

— Croquis des signaux qui figurent dans l'Annexe 7 au CEVNI et ne se trouvent ni dans le Système de balisage uniforme du Danube (SBUD), ni dans les Recommandations relatives à l'unification des signaux des sta-

tions de signalisation sur le Danube ou sont en contradiction avec ces signaux.

— La liste des articles et des paragraphes des Dispositions fondamentales relatives à la navigation en vigueur sur le Danube qui ne figurent pas dans le CEVNI, avec les propositions de l'Appareil quant à leur inclusion dans le projet des nouvelles Dispositions.

Les documents de travail, envoyés en dû temps à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, ont servi de base aux travaux de la réunion d'experts.

Point 14 — Poursuivre le rassemblement des données des pays danubiens au sujet des expériences effectuées dans le domaine de l'utilisation des réflecteurs radar sur le Danube et les diffuser aux pays danubiens.

L'Appareil de la Commission a reçu de la part de quelques pays danubiens les données et renseignements demandés au sujet des expériences effectuées dans le domaine de l'utilisation des réflecteurs radar sur les signaux de balisage sur le Danube, qui ont été diffusés à tous les pays danubiens en temps voulu pour information et échange d'expériences.

Point 15 — Recueillir auprès des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales les renseignements sur l'installation des signaux du Système de balisage uniforme sur le Danube, prévus pour la première étape de l'introduction du Système, préparer une information à ce sujet et la soumettre à la XXIV^e session de la Commission du Danube.

L'Appareil de la Commission a demandé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des renseignements au sujet de l'installation des signaux du Système de balisage uniforme du Danube, prévus pour la première étape de l'introduction du Système.

Sur la base des données reçues, l'Appareil a dressé l'information qui est soumise à l'examen de la session.

Point 16 — Rassembler les renseignements des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet de la mise en application des recommandations relatives à l'emploi de signaux unifiés aux stations de signalisation sur le Danube, et préparer sur cette question une information à présenter à la XXIV^e session de la Commission.

L'Appareil de la Commission a demandé aux pays danubiens sur les secteurs desquels fonctionnent des stations de signalisation, et aux Administrations fluviales spéciales les renseignements au sujet de la mise en application des Recommandations relatives à l'unification de la forme et de la signification des signaux utilisés par les stations de signalisation sur le Danube.

L'information, qui est soumise à l'examen de la session, a été dressée sur la base des données reçues à ce sujet.

Point 17 — Convoquer du 25 octobre au 4 novembre 1965 une réunion d'experts des pays danubiens pour les questions nautiques aux fins d'examen du texte préliminaire du projet des nouvelles Dispositions fonda-

mentales relatives à la navigation sur le Danube et des Annexes 1—7 du CEVNI.

La réunion d'experts pour les questions nautiques, qui s'est déroulée du 25 octobre au 4 novembre 1965, a poursuivi son travail visant l'établissement du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Conformément au point 13 du plan de travail, l'Appareil de la Commission a soumis à la réunion d'experts les documents de travail relatifs au projet de nouvelles Dispositions fondamentales, préparés sur la base du schéma adopté par le groupe de travail pour les questions nautiques formé à la XXIII^e session de la Commission.

En dehors de la documentation susmentionnée, la réunion a également examiné les Annexes 1—7 au CEVNI.

Les amendements, modifications et compléments apportés par la réunion d'experts sont exposés dans le rapport de la réunion.

La réunion d'experts a jugé nécessaire de poursuivre le travail en matière d'élaboration du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Tenant compte de la décision de la XXIII^e session de la Commission du Danube, une deuxième réunion d'experts a été convoquée du 13 au 18 décembre 1965.

Cette réunion a achevé la seconde lecture de toute la documentation relative audit projet. Les observations et amendements qui y ont été formulés sont exposés dans le rapport de la réunion.

En ce qui concerne la poursuite de son travail, la réunion d'experts a été d'avis qu'il serait nécessaire que l'Appareil de la Commission prépare pour la XXIV^e session le texte intégral du projet de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, qui tient compte de toutes les modifications et de tous les amendements apportés au cours des deux réunions d'experts pour les questions nautiques.

Accomplissant cette tâche, l'Appareil de la Commission a préparé pour le projet les documents de travail suivants :

1. Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
2. Recommandations spéciales portant sur l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des pays danubiens.
3. Textes et croquis des annexes 1—7 au CEVNI, corrigés conformément aux modifications apportées par les deux réunions d'experts pour les questions nautiques.

Les documents de travail en question, qui ont été envoyés à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, sont soumis à la session.

Point 18 — Convoquer du 17 au 21 janvier 1966 une réunion d'experts des pays danubiens en questions de radiocommunication pour l'examen du projet de Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation danubienne, sur la base des instructions de la XXIII^e session de la Commission du Danube.

La réunion d'experts pour les questions de radiocommunication, tenue du 17 au 21 janvier 1966, a débattu le projet de Recommandations

relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

Conformément aux instructions de la XXIII^e session, l'Appareil a soumis à la réunion les observations et les opinions reçues sur ce projet de la part des organes compétents des pays danubiens.

Au cours des débats, les experts ont apporté diverses modifications et compléments à ce projet. Les résultats des travaux de la réunion figurent dans son rapport.

La réunion d'experts a estimé que le projet remanié et complété des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube serait à soumettre à l'examen de la session de la Commission.

Point 19 — Préparer et éditer en 300 exemplaires, par photocopie, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1964, rassembler la documentation pour l'Annuaire hydrologique 1965.

Sur la base des données pour 1964 reçues au sujet des niveaux et des débits d'eau, des températures de l'eau et de l'air, des phénomènes de glaces et des précipitations, l'Appareil de la Commission a dressé pour l'Annuaire hydrologique 202 tableaux et 14 graphiques d'après les stations hydro-métriques principales situées sur le Danube et sur ses principaux affluents : Inn, Drava, Tisza, Sava et Velika Morava.

L'Annuaire hydrologique 1964 a été dressé et rédigé selon le schéma des annuaires hydrologiques déjà parus.

L'Annuaire pour 1964 a été publié et en avril 1966 diffusé à tous les pays danubiens.

Par ailleurs, l'Appareil de la Commission a entrepris le rassemblement des données nécessaires pour l'Annuaire hydrologique 1965 et travaille sur la documentation reçue.

Point 20 — Continuer à rassembler et à synthétiser la documentation pour les Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

En juillet 1965, l'Appareil de la Commission a envoyé à tous les pays danubiens des lettres demandant de lui faire parvenir jusqu'à la fin de l'année les propositions relatives à l'avant-projet de Recommandations relatives à la coordination des observations hydrométéorologiques et du service hydrométéorologique sur le Danube.

L'Appareil de la Commission a reçu les propositions de la majorité des pays danubiens.

En outre, l'Appareil a préparé des propositions pour améliorer la structure de l'avant-projet desdites Recommandations.

Point 21 — Poursuivre le rassemblement de la documentation existant dans les pays danubiens sur les méthodes appliquées pour l'établissement de la prévision des glaces sur le Danube. Dresser une information à ce sujet et la soumettre à la XXIV^e session de la Commission du Danube.

Sur la base de la documentation reçue de la part des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a dressé une information sur les méthodes de prévision d'apparition de glaces sur le Danube, qui est soumise à l'examen de la session.

Point 22 — Rassembler les données sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube. Préparer une information à ce sujet et la soumettre à la XXIV^e session de la Commission du Danube.

Sur la base des renseignements reçus de la part des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a dressé une information sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux dressées pour les besoins de la navigation sur le Danube. L'information en question est présentée à la session.

Point 23 — Publier en 800 exemplaires, par moyen typographique, l'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie.

L'information sur l'activité de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie, parue en 800 exemplaires, a été diffusée en octobre 1965 à tous les pays danubiens.

Point 24 — Ronéotyper en 200 exemplaires les Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube.

Les Recommandations relatives au mode d'établissement et de communication aux bateliers des avis de tempête sur le Danube sont parues en 200 exemplaires et ont été diffusées à tous les pays danubiens.

Les données reçues sur les stations de radio des pays danubiens qui transmettent les avis de tempête conformément aux Recommandations adoptées par la XXII^e session, figurent dans l'Annexe III aux dites Recommandations.

Point 25 — Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme, des prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

Au cours de la période traitée, l'Appareil de la Commission a diffusé régulièrement, par télégramme, aux pays danubiens et aux Administrations fluviales les prévisions mensuelles des niveaux d'eau sur le Danube.

Point 26 — Convoquer du 15 au 25 mars 1966 une réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération dans le domaine des recherches scientifiques de l'hydrologie du bassin du Danube, avec l'ordre du jour suivant:

- a) *Participation à la Décennie hydrologique internationale.*
- b) *Question d'organisation du déroulement de la prochaine conférence des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques.*

- c) *Examen des propositions relatives au développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube.*

La réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube s'est déroulée du 15 au 23 mars 1966.

Les résultats des travaux de la réunion sont exposés dans son rapport qui a été diffusé en dû temps à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la session.

Point 27 — Rassembler les propositions des pays danubiens relatives à l'ordre du jour de la réunion d'experts indiquée sous point 26.

En juillet 1965, l'Appareil de la Commission a envoyé à tous les pays danubiens des lettres pour leur demander de lui faire parvenir jusqu'à la fin de l'année les propositions à l'ordre du jour de la réunion d'experts figurant sous point 26. Des réponses à ce sujet lui sont parvenues de la part de quelques pays danubiens.

Point 28 — Préparer et publier en 400 exemplaires l'Annuaire statistique pour 1964 en le complétant par des renseignements sur les conditions de navigation sur le Danube. Entreprendre le rassemblement des données des pays danubiens pour l'Annuaire statistique 1965.

L'Annuaire statistique de la Commission du Danube pour 1964, paru en février 1966, a été diffusé à tous les pays danubiens. L'Annuaire contient deux nouveaux chapitres sur le transport des passagers et sur les conditions nautiques fondamentales du Danube. Pour plus de clarté, le chapitre sur le trafic-marchandises des ports danubiens a été remanié et complété par des diagrammes.

L'Appareil de la Commission a demandé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les données nécessaires pour l'Annuaire statistique pour 1965.

Point 29 — Convoquer du 8 au 12 février 1966 une réunion d'experts des pays danubiens pour les questions statistiques en rapport avec l'emploi du questionnaire statistique. Inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:

- a) *Examen de l'information de l'Appareil de la Commission sur l'expérience acquise dans l'utilisation du nouveau questionnaire.*
- b) *Détermination des modes de précision des données statistiques sur les transports de marchandises entre les pays danubiens.*
- c) *Adoption d'une méthode uniforme pour le relevé statistique des transports de matériaux issus de minéraux.*
- d) *Précision et complètement des formulaires statistiques et des définitions à ces formulaires.*
- e) *Examen de la possibilité d'élargir encore davantage le cadre des renseignements publiés dans l'Annuaire statistique au sujet de la navigation danubienne.*

La réunion d'experts a discuté toutes les questions prévues par son ordre du jour. Les opinions exprimées au cours des débats sont exposées

dans le rapport de la réunion, qui a été diffusé en dû temps à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la présente session.

Point 30 — Systématiser les documents adoptés par la Commission du Danube en ce qui concerne le relevé des statistiques de la navigation danubienne et préparer pour édition un recueil des documents statistiques de la Commission du Danube.

L'Appareil de la Commission a travaillé à la préparation du recueil des documents de la Commission du Danube relatifs aux questions statistiques et en a élaboré le schéma. Le Recueil n'a pas pu être achevé jusqu'à la session, étant donné que la réunion d'experts pour les questions statistiques a recommandé d'introduire quelques modifications et compléments dans les formulaires utilisés actuellement.

D'autre part, la réunion d'experts a jugé utile de demander les opinions des pays danubiens au sujet de la révision de la classification des marchandises utilisée actuellement et d'élargir le cadre des données rassemblées sur la flotte.

Point 31 — Sur la base des données statistiques disponibles, dresser une information sur le développement de la navigation danubienne (transport de marchandises, trafic-marchandises des ports, données sur la batellerie) au cours d'une période de 15 ans (1950—1964) et la diffuser aux pays danubiens.

L'information susmentionnée a été dressée et envoyée à tous les pays danubiens.

Point 32 — Poursuivre le rassemblement des avis et des éventuelles propositions des organismes compétents des pays danubiens au sujet de la possibilité d'accomplir les formalités douanières pour les bâtiments transitants à un poste de frontière du pays et soumettre à ce sujet une information à examiner à la XXIV^e session.

L'Appareil a demandé à tous les pays danubiens les avis sur le problème en question et l'information à ce sujet est soumise à la présente session.

Point 33 — Poursuivre le rassemblement des opinions et des éventuelles 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), préparer une information à ce sujet et la diffuser aux pays danubiens.

L'Appareil a demandé les avis des organes compétents de tous les pays danubiens sur la question traitée et, sur la base des réponses reçues, a préparé l'information qui a été diffusée à tous les pays danubiens.

Point 34 — Poursuivre le rassemblement des avis des Etats danubiens sur la possibilité d'unifier la structure des droits de port perçus des bâtiments, présenter une information à ce sujet et la diffuser aux pays danubiens.

Les avis des Etats danubiens sur la question ont été demandés et l'information préparée a été diffusée.

Point 35 — Poursuivre 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 en 1964, présenter une information à ce sujet et la diffuser aux pays danubiens.

L'Appareil a prié les pays danubiens de lui fournir les renseignements nécessaires et sur la base des réponses reçues il a préparé l'information qui a été diffusée à tous les pays danubiens.

Point 36 — Réélaborer le texte du projet de brochure sur les buts et l'activité de la Commission du Danube sur la base des observations reçues, l'envoyer aux Représentants des pays membres et l'éditer après y avoir reçu leur approbation.

L'Appareil a réélaboré le projet de texte de la brochure en question et l'a envoyé aux Représentants des pays membres. Jusqu'à présent, l'Appareil ne dispose pas encore de l'approbation de tous les Représentants.

Point 37 — Convoquer pour le 15 novembre 1965 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.

La réunion d'experts en question s'est déroulée du 15 au 20 novembre 1965. Les opinions exprimées au cours des débats sont exposées dans le rapport de la réunion, qui a été diffusé en dû temps à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la présente session.

Point 38 — Préparer et éditer en 300 exemplaires les procès-verbaux de la XXIII^e session de la Commission du Danube.

Les procès-verbaux de la XXIII^e session de la Commission ont été dressés, édités et distribués au mois d'avril 1966.

Point 39 — 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 pour les statistiques des transports de la CEE de l'ONU*
- d) *du Groupe de travail pour le développement des voies navigables*
- e) *de la Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne*
- f) *de l'Organisation Météorologique Mondiale*
- g) *d'autres organisations internationales et réunions s'occupant des questions qui présentent un intérêt pour la navigation sur le Danube.*

Des fonctionnaires de l'Appareil ont pris part aux travaux des diverses réunions figurant dans ce point du plan de travail et les rapports sur leur participation ont été envoyés en dû temps aux pays membres de la Commission.

Il serait nécessaire de préciser non seulement les organisations, réunions et conférences aux travaux desquelles la Commission peut participer, mais il faudrait régler également les questions suivantes: comment établir l'utilité de la participation à telle ou telle réunion ou conférence; les fonctionnaires de l'Appareil représentent-ils la Commission du Danube même ou seulement le Secrétariat et les Services; comment approuver préalablement les opinions qui seront exprimées par les fonctionnaires de la Commission dans les questions discutées au sein des diverses organisations.

Point 40 — 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 pays danubiens et visiter également les institutions de recherches scientifiques et d'établissement de projets 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.

L'Appareil a donné suite aux demandes de publications de plusieurs organisations internationales et institutions et a également procédé à quelques échanges de publications.

Point 41 — Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966.

Le projet de budget de la Commission du Danube pour 1966, la note explicative et le projet de devis y relatifs ont été préparés et envoyés aux pays membres en avril.

Point 42 — Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de juin 1966 à mai 1967.

L'Appareil a préparé le projet de plan de travail de la Commission pour 1966/1967 et l'a fait parvenir aux pays membres en avril.

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:

I. 1. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, *Mlle V. M. Rijenkova*, citoyenne de l'URSS, a été nommée au poste de sténo-dactylographe de langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives, avec la date du 14 juin 1965.

2. 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 libérée le 9 août 1965 de ses fonctions de correcteur-sténo-dactylographe de langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives.

3. Sur la base de la lettre du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube, *Mme N. A. Sidorenkova*, citoyenne de l'URSS, a été nommée au poste de correcteur-sténo-dactylographe de langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives, à partir du 7 septembre 1965.

II. Conformément à la décision de la Session extraordinaire de la Commission du Danube, qui s'est tenue le 14 décembre 1965 (CD/SES-Extr.—2):

a) *M. Nae Androne*, citoyen de la République Socialiste de Roumanie, a été, par suite de sa maladie, libéré de ses fonctions de Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, et

b) *M. Gheorghe Badescu*, citoyen de la République Socialiste de Roumanie, a été nommé Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, à partir du 14 décembre 1965.

Des 29 postes inscrits au tableau du personnel 27 étaient occupés.

Du point de vue de la citoyenneté, l'Appareil de la Commission du Danube se présente comme suit:

Citoyens de la République d'Autriche	— 4 personnes
Citoyens de la République Populaire de Bulgarie	— 4 personnes
Citoyens de la République Populaire Hongroise	— 5 personnes
Citoyens de la République Socialiste de Roumanie	— 3 personnes
Citoyens de la République Socialiste Tchécoslovaque	— 3 personnes
Citoyens de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— 4 personnes
Citoyens de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— 4 personnes
	<hr/>
	27 personnes

En outre, tout comme les années précédentes, 14 employés non inscrits au tableau du personnel travaillent dans l'Appareil de la Commission.

III. Etant donné qu'à l'ordre du jour de la session figure un point concernant l'amélioration de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube et que depuis 1954 jusqu'à présent la composition du Secrétariat est restée inchangée, il nous semble possible et utile de discuter non seulement la répartition des postes, mais également l'amélioration de l'organisation du Secrétariat, question qui s'impose.

N° d'ordre	Secteur du Danube	Profondeurs à l'ENR sur les seuils limitatifs du secteur (en dm)		Nombre des jours en 1964 quand les profondeurs effectives (en dm) étaient de:												Nombre de jours en 1964 sans places	Nombre de jours en 1964 quand les niveaux étaient sous l'ENR	Remarque
		max.	min.	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15				
				Nombre des jours en 1964 quand les profondeurs effectives (en dm) étaient de:														
1.	Secteur de la RF d'Allemagne	16	16	..	..	..	..	..	151	134	108	65	28	15	331	32	
2.	Secteur autrichien	21	19	..	..	..	..	..	43	34	33	19	10	8	327	77	
3.	Secteur tchécoslovaque - autrichien, tchécoslovaque et tchécoslovaque - hongrois	21	19	86	75	66	54	46	42	38	32	14	1	-	319	77		
4.	Secteur hongrois	21	19	95	89	80	73	62	55	39	32	23	13	5	301	42		
5.	Secteur yougoslave	22	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	284	39		
6.	Secteur des Portes de Fer	20	20	63	49	27	17	8	6	3	-	-	-	-	308	31		
7.	Secteur roumaino-yougoslave et roumaino-bulgare	22	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302	30		
8.	Secteur roumain	22	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	299	5		

.. Pas de données

-- Des profondeurs inférieures à cette valeur n'ont pas été enregistrées

INFORMATION

concernant l'introduction des signaux du Système de balisage uniforme du Danube (SBUD) prévus pour la première étape de la mise en application du Système

Par sa décision en date du 27 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/46), la XIX^e session de la Commission du Danube recommande aux Etats danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'introduire le Système de balisage uniforme du Danube en deux étapes, à savoir:

a) la première étape — jusqu'au 1^{er} avril 1965, au cours de laquelle seront adaptées au Système de balisage uniforme la forme et la couleur des signaux côtiers spéciaux, la couleur des feux, la forme et la couleur des panneaux signalant les passes navigables des ponts et les écluses, la forme et la signification des signaux signalant la fermeture à la navigation de certaines sections de la voie navigable;

b) la deuxième étape — jusqu'au 1^{er} avril 1968, au cours de laquelle seront adaptées au Système de balisage uniforme la forme des voyants et la caractéristique des feux des autres signaux flottants et côtiers ainsi que les matières réfléchissantes là où leur application est obligatoire.

En rapport avec cette décision, l'Appareil a été chargé par le point 15 du plan de travail de la Commission pour 1965/1966 de recueillir auprès des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales les renseignements sur l'introduction des signaux du SBUD prévus pour la première étape de la mise en application du Système, et de soumettre une information à ce sujet à la XXIV^e session de la Commission.

Sur la base des données reçues de tous les pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, l'Appareil présente l'information suivante sur la question traitée.

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne

La Direction des eaux et de la navigation de Regensburg, qui assure l'installation et l'entretien des signaux de balisage sur le secteur du Danube de la République Fédérale d'Allemagne, a adapté jusqu'au 1^{er} avril 1965 au Système de balisage uniforme du Danube les signaux, panneaux et feux prévus pour la première étape de l'introduction du Système.

Seul le signal «Préparez-vous à entrer dans l'écluse» des écluses de Kachlet et Jochenstein n'est pas adapté à celui recommandé par le SBUD. Il correspond au signal prévu par le CEVNI. Etant donné que ce signal fait partie du système de signalisation en vigueur sur toutes les voies de navigation intérieures de la République Fédérale d'Allemagne, les organes compétents de ce pays estiment qu'il leur serait impossible de faire exception pour les écluses de Kachlet et Jochenstein.

Secteur de la République d'Autriche

Jusqu'au 1^{er} avril 1965, tous les signaux dont l'installation était prévue pour la première étape de l'introduction du SBUD ont été adaptés audit Système.

Les signaux de balisage utilisés dans les ports et pour la signalisation des ponts ont été adaptés au SBUD à partir du 1^{er} avril 1966.

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque

Sur le secteur tchécoslovaque et sur le secteur commun tchécoslovaque—hongrois, l'installation des signaux prévus pour la première étape de l'introduction du SBUD a été achevée le 1^{er} avril 1966. L'administration de navigation de laquelle relèvent l'installation et l'entretien du balisage a publié dans son avis nautique N° 4/1965 les croquis des signaux du SBUD qui ont été ou qui seront installés sur lesdits secteurs.

Actuellement, le secteur tchécoslovaque du Danube est balisé par 27 signaux côtiers spéciaux, dont :

- 10 signaux — «Obligation d'émettre un signal sonore»
- 7 signaux — «Aire d'ancrage»
- 3 signaux — «Aire de virage»
- 2 signaux — «Interdiction de croiser et de dépasser»
- 2 signaux — «Interdiction de créer des remous»
- 1 signal — «Poste d'appel téléphonique»
- 1 signal — «Câble aérien traversant le fleuve»
- 1 signal — «Interdiction d'ancrer»

Secteur de la République Populaire Hongroise

Selon les renseignements communiqués par les autorités compétentes, les anciens signaux balisant les passes navigables des ponts fixes ont été remplacés par les nouveaux signaux de balisage. Les autres signaux côtiers spéciaux dont l'installation était prévue pour la première étape de l'introduction du SBUD, ont été adaptés au dit Système jusqu'au 31 mars 1966. Au total, 162 signaux de balisage ont été installés sur le secteur.

Toutes les modifications portant sur l'introduction et l'installation des nouveaux signaux de balisage ont été communiquées en dû temps par les Avis nautiques N° 1132/Du et 1190/Du du Ministère des transports et communications.

Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

Suivant les renseignements reçus des organes compétents yougoslaves, jusqu'au 1^{er} avril 1965 ont été adaptés au Système de balisage uniforme sur le Danube tous les signaux côtiers spéciaux prévus pour la première étape de l'introduction dudit Système.

Les panneaux et les feux signalant la fermeture à la navigation de certaines sections de la voie navigable ont été mis à la disposition de la

surveillance fluviale de Belgrade et de Novi Sad pour utilisation en cas de besoin.

D'autre part, la forme des signaux flottants lumineux a été mise en concordance avec les voyants coniques respectivement sphériques.

Secteur de l'Administration Fluviale des Portes de Fer

Jusqu'au 1^{er} avril 1965, l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer a adapté au SBUD 31 signaux côtiers spéciaux dont l'introduction était prévue pour la première étape de la mise en application du Système.

Les signaux suivants ont été installés sur le secteur :

- 2 signaux — «Interdiction d'ancrer»
- 25 signaux — «Aire d'amarrage»
- 4 signaux — «Aire d'ancrage»

Secteur de la République Socialiste Roumanie, y compris le secteur de l'Administration Fluviale du Bas-Danube

Les organes compétents roumains, dont relève l'installation et l'entretien des signaux de balisage, ont, jusqu'au 1^{er} avril 1965, adapté au SBUD 174 signaux côtiers spéciaux prévus pour la première étape de la mise en application du Système, à savoir :

- 1 signal — «Obligation de s'arrêter»
- 2 signaux — «Obligation de prendre une direction déterminée»
- 2 signaux — «Obligation d'émettre un signal sonore»
- 5 signaux — «Obligation d'observer une vigilance particulière»
- 3 signaux — «Interdiction de dépasser»
- 58 signaux — «Interdiction d'ancrer»
- 1 signal — «Interdiction de créer des remous»
- 60 signaux — «Aire d'ancrage»
- 16 signaux — «Aire de virage»
- 12 signaux — «Poste d'appel téléphonique»
- 2 panneaux — «Indication de la profondeur et de la largeur du chenal sur les seuils»
- 2 signaux — «Bac ne naviguant pas librement»
- 2 signaux — balisant les points dangereux de la rive
- 8 signaux — balisant les passes navigables des ponts fixes

L'installation des signaux de balisage susmentionnés a été portée à la connaissance de toutes les organisations intéressées par l'avis nautique N° 24 des autorités compétentes roumaines.

Secteur de la République Populaire de Bulgarie

Selon les renseignements reçus de la part des organes compétents bulgares, jusqu'au 1^{er} avril 1965 28 signaux côtiers spéciaux prévus pour la première étape de la mise en application du SBUD ont été rendus conformes audit Système, à savoir :

16 signaux — «Interdiction d'ancrer»

10 signaux — «Aire d'ancrage»

2 signaux — «Interdiction de croiser et de dépasser».

Toutes les organisations intéressées des pays danubiens ont été informées en dû temps de l'installation desdits signaux de balisage.

Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Les organes compétents soviétiques chargés de l'installation et de l'entretien des signaux de balisage ont communiqué que jusqu'au 1^{er} avril 1965, la forme, la couleur et les symboles de tous les signaux côtiers spéciaux installés sur leur secteur du Danube, notamment dans les ports de Réni, d'Ismaïl et de Kilia, ainsi que sur la rive gauche du bras de Kilia et dans les rades, ont été adaptés à ceux des signaux côtiers spéciaux prévus pour la première étape de l'introduction du SBUD.

En outre, ces signaux ont été complétés par des panneaux portant le dessin de flèches indiquant les limites de la section à laquelle ils se rapportent.

INFORMATION

concernant la mise en application des Recommandations relatives à l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation sur le Danube

Par sa décision en date du 9 juin 1964 (CD/SES 22/12), la XXII^e session de la Commission du Danube a adopté les recommandations relatives à l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation sur le Danube.

En rapport avec cette décision, le point 16 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966 a chargé l'Appareil de la Commission de rassembler les renseignements des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet de la suite donnée à cette recommandation et de soumettre une information à la XXIV^e session.

Selon les renseignements reçus, les recommandations de la Commission ont été mises en application comme suit :

1. Sur le secteur de la RF d'Allemagne les signaux des stations de signalisation à Straubing et aux écluses Kachlet et Jochenstein ont été adaptés auxdites dispositions des recommandations de la Commission.

Seuls les signaux énumérés ci-dessous, adaptés aux signaux prévus dans le CEVNI, diffèrent des signaux recommandés par la Commission du Danube :

Station de signalisation Straubing

Signal : «Préparez-vous à passer» (km 2321,07 de la rive droite)

Région de l'écluse de Kachlet

Signal d'avertissement (km 2232,91 de la rive gauche)

Signal d'autorisation (km 2231,40 de la rive gauche)

Signal d'avertissement (km 2229,29 de la rive gauche)

Région de l'écluse de Jochenstein

Signal d'avertissement (km 2205,91 de la rive droite)

Signal d'appel (km 2204,14 de la rive gauche)

Signal d'avertissement (km 2202,44 de la rive droite)

Signal d'attente (km 2201,77 de la rive droite)

2. Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué que jusqu'au 1^{er} avril 1965 tous les signaux utilisés aux stations de signalisation du secteur autrichien du Danube ont été adaptés aux signaux recommandés par la Commission du Danube.

3. Sur le secteur commun tchécoslovaque—hongrois entre Rajka (km 1850) et Gönyü (km 1791) deux stations de signalisation flottantes ont été établies. Ces stations fonctionnent seulement quand par suite de l'insuffisance du gabarit du chenal sur les seuils et dans les passages étroits, il devient nécessaire de régler le mouvement des bâtiments sur ce secteur.

Les signaux utilisés par ces stations diffèrent de ceux recommandés par la Commission du Danube. Toutefois, selon les renseignements reçus des organes compétents tchécoslovaques et hongrois, l'unification de ces signaux, c'est-à-dire leur adaptation aux recommandations de la Commission du Danube est envisagée pour le début de la saison de navigation de 1967.

4. Sur le secteur yougoslave du Danube les signaux de la station Batina—Schela (km 1426) ne sont pas mis en accord avec les signaux recommandés par la Commission du Danube en vue de l'unification de la forme et de la signification des signaux des stations de signalisation. Les organes compétents yougoslaves ont communiqué que cette station sera remplacée prochainement par deux nouvelles stations côtières qui régleront le mouvement des bâtiments sur ce secteur.

5. Sur le secteur roumain du Danube la station de signalisation Pîrjoaia (km 347 sur le Danube) et la station de signalisation Socariciu (km 68,2 du bras Bala—Borcea) fonctionnent seulement en période de basses-eaux pour régler le passage des bâtiments par le bras de Bala.

Les autorités compétentes roumaines ont communiqué que les anciens signaux ont été remplacés en 1964 par des signaux unifiés qui correspondent aux recommandations de la Commission du Danube.

Étant donné les caractéristiques de la navigation maritime entre Brăila et Sulina, les stations de signalisation situées sur ce secteur du Bas—Danube ne peuvent pas utiliser des signaux unifiés. Les signaux qui y sont employés actuellement ont été récemment portés à la connaissance des bateliers.

6. Selon les renseignements reçus de l'Administration fluviale des Portes de Fer, les stations de signalisation de ce secteur utilisent provisoirement des signaux qui diffèrent des recommandations de la Commission du Danube.

Après la construction du système hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer, les signaux utilisés actuellement seront entièrement modifiés et adaptés auxdites recommandations de la Commission du Danube.

INFORMATION

sur les méthodes appliquées dans les pays danubiens pour l'établissement de la prévision des glaces sur le Danube

Conformément au point 21 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966, l'Appareil de la Commission est chargé de poursuivre le rassemblement de la documentation existant dans les pays danubiens sur les méthodes appliquées dans la prévision des glaces sur le Danube et de soumettre à ce sujet une information à la XXIV^e session.

Il découle des renseignements reçus que les instituts hydrologiques de la Roumanie et de l'Union Soviétique publient des prévisions à courte échéance sur l'apparition des glaces pour le Bas-Danube, que la Hongrie a élaboré une méthode de prévision des glaces à courte et à longue échéance pour le Danube—Moyen et que les organes compétents de la RF d'Allemagne ont effectué des recherches au sujet de la possibilité de publier des prévisions des glaces de courte échéance pour le cours supérieur du Danube. Les organes compétents de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Tchécoslovaquie et de la Yougoslavie ont communiqué que des recherches scientifiques sont effectuées dans ce domaine.

Les brèves caractéristiques des méthodes utilisées dans la prévision des glaces sont exposées ci-après.

A. Les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont communiqué qu'à partir de l'hiver 1963/1964 les méthodes suivantes ont été appliquées pour l'établissement de la prévision des glaces sur le Bas-Danube.

1. *La méthode de prévision à courte échéance du charriage d'automne et de la prise du fleuve* a été élaborée en 1963. Elle est basée sur la relation entre la somme maximum des températures d'air négatives qui donnent lieu à l'apparition des glaces et la température d'eau initiale ou la température d'air moyenne des 25 jours précédant la période où les valeurs de la température de l'air sont devenues des valeurs négatives.

La prévision de la prise du fleuve est fondée sur la relation entre le niveau d'eau et la somme maximum des températures d'air négatives occasionnant la prise du fleuve.

Ces relations donnent une précision suffisante (80—87%).

2. *La méthode de calcul de la période pour laquelle apparaîtront des glaces sur le Danube par la méthode de L. G. Schuliakovszky*, a été élaborée en 1963 et publiée dans l'Instruction pour l'établissement de la prévision hydrologique.

Cette méthode est fondée sur le calcul de la date de l'apparition de glaces flottantes sur le Danube dans la région des ports de Réni et Giurgiu,

sur la base des données effectives relatives aux niveaux d'eau, aux températures de l'air, à la force du vent et à la nébulosité, enregistrées pendant la période 1953—1962. Le profil de jauge à la station hydrométrique Calafat a été adopté comme profil initial pour les calculs.

En ce qui concerne la précision de la prévision de 1 jour pour l'apparition de glaces, elle est de 88 % à Reni et de 93 % à Giurgiu.

Ladite méthode peut être utilisée pour la prévision de l'apparition de glaces flottantes à Giurgiu et Réni, avec une échéance de 3—4 jours.

B. Les organes compétents de la République Socialiste de Roumanie ont communiqué que ces dernières années une méthode a été élaborée pour l'établissement des prévisions à courte échéance de l'apparition de glaces et de la prise du fleuve pour le secteur roumain du fleuve.

1. *Prévision à courte échéance de l'apparition des glaces*

La relation sur laquelle est fondée la prévision de l'apparition des glaces est établie en partant de l'équation du bilan thermique pour le secteur de fleuve donné, dans lequel bilan seuls les éléments jouant un rôle fondamental au point de vue de l'apparition des glaces sont pris en considération.

Les résultats des recherches effectuées ont permis d'établir les relations suivantes:

$$t_{cr} = f(\theta_m^{(-)}, \theta_m^{(+)}, \Delta H)$$

où

t_{cr} — date critique pour la formation des glaces, exprimée en jours à partir d'un jour déterminé avant la période de refroidissement. (Pour le secteur roumain, la date adoptée à titre conventionnel est le 1^{er} décembre);

$\theta_m^{(-)}$ — valeur moyenne des températures d'air négatives enregistrées avant la date critique (le 1^{er} décembre);

$\theta_m^{(+)}$ — valeur moyenne des températures d'air positives dans un intervalle de temps donné (15—20 jours) précédant la date de la stabilisation des températures d'air négatives;

ΔH — écart entre le niveau d'eau au 1^{er} décembre et sa valeur moyenne pluriannuelle.

Les relations de la prévision ont été également exprimées par un système de graphiques coaxiaux.

2. *Prévision de la prise du fleuve*

La relation suivante a été établie:

$$t_p - t_{\theta cr} = f(\Sigma\theta^{(-)}, t_{\theta cr}, \Delta H)$$

où

t_p — date de la prise du fleuve;

$t_{\theta cr}$ — date de l'apparition de la température d'air critique;

$\Sigma\theta^{(-)}$ — somme des températures d'air négatives moyennes journalières depuis le jour de leur apparition jusqu'au jour de l'apparition de la température critique;

ΔH — écart entre le niveau d'eau à la date de l'apparition de la température critique et le niveau moyen pluriannuel à la même date.

La relation entre les divers éléments entrant dans le calcul de la prévision de la prise du fleuve peut s'exprimer également par un système de graphiques coaxiaux.

Les relations indiquées ci-dessus, utilisées pour les prévisions de l'apparition des glaces et de la prise du fleuve, ont donné des résultats satisfaisants.

C. Les autorités compétentes de la République Populaire Hongroise ont envoyé à l'Appareil de la Commission l'article de V. Lászlóffy et K. Szesztai «Prévision des phénomènes de glaces sur les fleuves». Selon cet article:

1. *Les prévisions à courte échéance des phénomènes de glaces* sont fondées sur le calcul de l'état thermique des eaux à un moment donné et la détermination de la perte, respectivement de l'accumulation de chaleur nécessaires pour le charriage, la prise du fleuve respectivement la rupture de la couche de glace. Connaissant ces valeurs, on peut pronostiquer pour 8—10 jours les dates de la prise du fleuve ou de la disparition des glaces.

2. *Les prévisions à longue échéance des phénomènes de glace* sont fondées sur les données des cartes synoptiques qui caractérisent la pression atmosphérique et le mouvement des masses d'air dans la région du Danube Moyen.

D. Les organes compétents de la RF d'Allemagne ont établi, en résultat des recherches effectuées pendant de longues années, que sur le secteur danubien de la RF d'Allemagne on peut s'attendre à un charriage de glaces quand la somme des températures d'air négatives relevées durant 4—5 jours à 7 heures du matin atteint -40°C .

*

Les renseignements reçus de la part des pays danubiens indiquent qu'à l'heure actuelle des prévisions de l'apparition des glaces sont établies pour la majorité des secteurs du Danube. Tenant compte que dans certains pays l'étude et l'élaboration des méthodes de l'établissement des prévisions de glaces sont encore en cours, l'Appareil de la Commission estime que sur la base de la documentation existante pourrait être préparé et publié sur ronéo en 1966/1967, aux fins d'échange d'expériences, un recueil préliminaire des méthodes d'établissement des prévisions de l'apparition des glaces sur le Danube.

INFORMATION

sur les méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube

Conformément au point 22 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966, l'Appareil a rassemblé les données et les informations relatives aux méthodes d'appréciation des prévisions de niveaux d'eau dressées dans les pays danubiens pour les besoins de la navigation sur le Danube. Les conclusions tirées donnent un aperçu général des méthodes appliquées dans les pays danubiens pour l'appréciation des prévisions de niveaux.

1. En *Autriche* l'influence des facteurs suivants rend très difficile l'établissement de prévisions des niveaux d'eau :

— effet du climat et du relief du bassin supérieur du Danube sur la rapidité de la fluctuation des débits et de leur écoulement ;

— présence de nombreux affluents alpins à débits considérables et imprévisibles ;

— effet des centrales hydrauliques et de leur exploitation.

Pour les raisons ci-haut mentionnées, les prévisions de niveau d'eau étaient dressées jusqu'à présent avec une échéance ne dépassant pas 24 heures. L'appréciation des prévisions établies s'effectue actuellement en comparant l'écart absolu de la prévision à l'écart pluriannuel. Jusqu'à présent, dans les 85 % des cas la marge d'erreur dans les prévisions ne dépasse pas ± 10 cm. Des erreurs de ± 20 cm peuvent être enregistrées dans les cas où il s'avère impossible de tenir compte des fortes fluctuations du débit des affluents ou dans les cas d'apparition soudaine du foehn qui provoque dans tous les petits affluents entre Engelhartzell et Linz des débits allant jusqu'à 1500 m³/sec, ce dont il résulte que le niveau d'eau du Danube s'élève de 1 m et plus en l'espace de 12 heures.

Afin de pouvoir dresser des prévisions plus exactes et de disposer de méthodes d'appréciation plus perfectionnées, les organes compétents autrichiens estiment qu'il serait utile d'entreprendre des études plus approfondies de l'influence qu'exercent sur les prévisions tous les facteurs indiqués ci-haut.

2. En *Bulgarie*, les prévisions de niveau d'eau sont dressées avec une échéance de 3 à 10 jours. A présent, l'appréciation de ces prévisions se fait par rapport à l'amplitude maximum pluriannuelle de la variation des niveaux d'eau. L'analyse des données sur les niveaux d'eau pronostiqués et observés et leur élaboration statistique montrent un écart de l'ordre de 3,5 % entre le niveau pronostiqué et l'amplitude maximum pluriannuelle de la variation des niveaux. Cet écart est fonction avant tout de l'aplatissement

de la crue durant son progrès vers l'aval et des apports d'eau imprévus survenant pendant la période égale au temps de l'arrivée de l'onde à un point donné.

Afin d'élaborer une méthode plus exacte de l'appréciation des prévisions, les organes compétents bulgares procèdent au rassemblement des données nécessaires et à l'étude des relations entre les caractéristiques des niveaux pronostiqués et les facteurs qui contribuent à la formation des niveaux.

3. En *Hongrie* deux méthodes ont été élaborées pour l'appréciation des prévisions de niveau d'eau.

La première, relative aux prévisions à brève échéance, a été élaborée par K. Szesztai. D'après cette méthode les prévisions de niveaux d'eau sont appréciées à l'aide l'un diagramme selon lequel on établit pour le niveau observé la relation entre l'erreur absolue, exprimée en cm, et l'erreur relative, exprimée en %. Les limites de quatre catégories de relations entre les erreurs sont définies sur le diagramme à l'aide de courbes. Ces catégories correspondent aux qualités de prévision: «excellente», «bonne», «satisfaisante», «insuffisante».

La seconde méthode d'appréciation, celle qui concerne les prévisions à longue échéance, c'est-à-dire la prévision mensuelle des niveaux moyens, a été élaborée par L. Goda. Elle a été exposée en détail dans le rapport de la III^e Conférence des pays danubiens pour les prévisions hydrologiques qui s'est tenue à Bucarest en 1965.

Selon cette méthode, les erreurs relatives des prévisions par rapport à l'amplitude pluriannuelle de la variation des niveaux sont exprimées par

la formule $\beta = \frac{\Delta H}{H_a}$ où ΔH est l'écart absolu entre le niveau pronostiqué

et le niveau réel, et H_a est l'amplitude de la variation des niveaux pendant une période pluriannuelle. Pour apprécier l'efficacité de la méthode de prévision examinée, on compare la valeur de l'erreur relative β à la valeur de

l'erreur par rapport à la norme des niveaux $\beta' = \frac{\Delta H'}{H_a}$ où $\Delta H'$ représente

l'écart entre la valeur moyenne du niveau mensuel pluriannuel caractéristique et le niveau d'eau observé. La répartition des valeurs des erreurs β et β' selon les diverses classes de pourcents pour toutes les prévisions, est indiquée dans des tableaux.

La répartition des erreurs $\Delta H'$ en fonction de l'écart \pm par rapport à la norme des niveaux mensuels caractéristiques est également présentée sous forme de tableau qui permet d'établir aisément le caractère de l'écart.

Pour apprécier l'efficacité des prévisions à longue échéance est dressé un diagramme de relations entre les erreurs β et le rapport des erreurs β/β' où sont établies les limites des quatre zones correspondant aux qualificatifs de prévision: «bon», «satisfaisant», «faible», «insuffisant».

4. En *Roumanie*, la méthode d'appréciation des prévisions dépend de l'échéance de celles-ci. Leur précision est fonction de nombreux facteurs hydrologiques et météorologiques.

Pour l'établissement de prévisions avec échéance de 2 jours, les conditions de l'écoulement du débit, en particulier sur le secteur de Baziaș à

Sulina, ont permis d'adopter la méthode fondée sur la transmission coordonnée des niveaux enregistrés aux stations hydrométriques situées sur le Danube. L'ordre de grandeur des erreurs enregistrées jusqu'à présent dans ces prévisions atteint ± 5 cm par rapport aux niveaux observés.

Indépendamment de ce qui vient d'être exposé, une autre méthode se trouve à l'étape de recherches. C'est l'appréciation des prévisions de niveau dressées sur la base de la méthode de totalisation et de transmission des débits. Cette méthode peut être utilisée dans les prévisions avec échéance de 10 jours pour le secteur roumain du Danube, vu que les données nécessaires sont disponibles.

Dans l'élaboration des prévisions avec une échéance de 30 jours on tient compte de la période antérieure à l'intervalle qui doit être soumis à la prévision, dans une année avec les observations enregistrées, ayant le régime hydrologique le plus proche de l'année courante, spécialement pour la période comparée. Il faut également tenir compte de la relation avec la prévision météorologique dans les bassins du Danube Moyen et du Haut-Danube pendant la période couverte par la prévision des niveaux.

Les prévisions avec échéances de 10 jours et de 30 jours s'écartent d'environ ± 40 cm du niveau observé, toutefois il y a des cas où les écarts sont plus importants.

Tous les éléments fondamentaux servant à l'établissement des dites prévisions sont régulièrement améliorés par des corrections fondées sur l'observation systématique et sur l'appréciation de la précision, qui, selon la communication des organes compétents roumains, ne sont pas encore définitives et se trouvent au stade d'étude.

5. En *Union Soviétique*, dans l'appréciation des prévisions on applique la méthode exposée en détail dans l'«Instruction pour le service des prévisions» (Partie 3, titre 1, Hidrométéoizdat, Léninegrad, 1962).

D'après cette méthode, il importe de définir l'erreur admissible et les critères de l'applicabilité et de la qualité de la prévision.

En ce qui concerne la définition de l'erreur admissible dans la prévision, la mesure statistique fondamentale du degré de la variabilité du niveau d'eau à pronostiquer étant son écart quadratique moyen de la norme, il est bien fondé d'adopter comme erreur admissible une certaine part de l'écart moyen quadratique (σ) par rapport à la norme du niveau pronostiqué ou de l'écart moyen quadratique par rapport à la norme de variation du niveau pronostiqué pendant la période d'échéance (σ_{adm}). L'expérience a montré que dans toute prévision il est justifié d'adopter comme erreur admissible (Δ_{adm}) l'écart probable de la norme du niveau pronostiqué ou de sa variation pendant la période couvrant la prévision, c'est-à-dire $\Delta_{adm} = 0,674\sigma$ ou $\Delta_{adm} = 0,674\sigma_{\Delta}$. La valeur de $0,674\sigma_{\Delta}$ est adoptée comme erreur admissible dans les prévisions à brève échéance quand la valeur initiale de l'hydraulicité détermine dans une mesure suffisante le niveau à pronostiquer et exclut son apparition dans une période pluriannuelle. Dans les autres cas, c'est la valeur $0,674\sigma$ qui est prise comme erreur admissible.

En ce qui concerne le critère de l'applicabilité et de la qualité des prévisions, ce sont les relations $\frac{S}{\sigma}$ ou $\frac{S}{\sigma_{\Delta}}$ qui ont été adoptées en calculant l'erreur

moyenne quadratique des prévisions de contrôle S . Ces relations caractérisent la précision et l'efficacité de la prévision. En connaissant la relation $\frac{S}{\sigma}$ on peut passer à l'expression standard de la corrélation ρ où, pour les relations linéaires, elle coïncide numériquement avec le coefficient de la corrélation $\rho = r = \sqrt{1 - \left(\frac{S}{\sigma}\right)^2}$.

De la relation $\frac{S}{\sigma_{\Delta}}$ il est impossible de passer au coefficient de la corrélation entre les variables statistiques vu que σ_{Δ} n'est pas l'écart moyen quadratique du niveau par rapport à la norme.

Un tableau a été dressé pour caractériser la qualité de la prévision. Ce tableau comporte les relations correspondantes $\frac{S}{\sigma}$ entre les valeurs du coefficient de corrélation et la fréquence de l'erreur admissible auprès d'un nombre $n \geq 25$ de prévision de contrôle. Les prévisions pour lesquelles la relation $\frac{S}{\sigma}$ ne dépasse pas 0,50 entrent dans la catégorie des «bonnes prévisions» et les prévisions pour lesquelles cette relation est de 0,51—0,80, dans la catégorie «satisfaisante».

6. En *Tchécoslovaquie* l'appréciation de la précision des prévisions de niveaux s'effectue à l'aide de la corrélation $\rho = \sqrt{1 - \left(\frac{S}{\sigma}\right)^2}$ qui caractérise le degré de précision de la relation entre le niveau pronostiqué et ses facteurs. Dans cette corrélation σ représente l'écart moyen quadratique par rapport à la norme du niveau pronostiqué et S l'erreur moyenne quadratique des prévisions de contrôle. Pour les relations linéaires la corrélation coïncide numériquement avec le coefficient de la corrélation r .

La qualité et l'efficacité des prévisions sont appréciées à l'aide de la relation entre l'erreur moyenne quadratique des prévisions de contrôle S et l'écart moyen quadratique σ . Si la relation $\frac{S}{\sigma}$ ne dépasse pas 0,50, la prévision est bonne.

Pour apprécier la qualité des prévisions, les organes compétents tchécoslovaques utilisent également la courbe de fréquence de l'écart de la norme de variation du niveau pronostiqué pendant la période couverte par la prévision.

7. En *Yougoslavie* l'appréciation des prévisions de niveaux d'eau se fait d'après la méthode exposée en détail dans le livre de I. M. Alechine «Kratkosroćnie prognozi stoka na ravninih rekah» (Prévisions à brève échéance du débit des rivières de plaine) (Gidrométéoizdat, Leningrad, 1965). Cette méthode consiste à déterminer pour chaque station hydrométrique d'après laquelle des prévisions sont dressées, la fréquence de l'écart par rapport à la norme de variation du niveau pronostiqué pendant la période couverte par la prévision.

Un diagramme de fréquence est dressé sur la base de ces données. La

courbe de fréquence de l'écart reproduite dans le diagramme exprime l'amplitude pluriannuelle, dite de calcul (ap), des variations du niveau.

Lors de l'appréciation des prévisions on admet pour les prévisions de niveau pour 2 jours un écart de 15% de l'amplitude pluriannuelle (ap) de la variation du niveau, et pour celles de 7 jours, un écart de 20%.

8. En *RF d'Allemagne* les conditions climatiques, hydrologiques et morphologiques exceptionnelles du bassin supérieur du Danube exercent une influence sur la rapidité de la formation et de l'écoulement du flot dans le réseau du lit. Nombre d'exemples prouvent que vu les fréquentes et intenses précipitations tombées dans les hautes régions du bassin versant du Danube, les prévisions même pour 1 jour sont inefficaces. Pour cette raison, selon la communication des organes compétents de la *RF d'Allemagne*, il n'existe pas de méthode d'appréciation des prévisions pour le secteur en question.

*

Il découle des informations reçues que les pays danubiens utilisent, pour la plupart, différentes méthodes d'appréciation des prévisions des niveaux d'eau. En conséquence, il semble opportun de charger l'Appareil de la Commission de préparer l'année prochaine, pour publication, un complément au Recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques sur le Danube, portant sur l'appréciation des prévisions des niveaux d'eau.

RECOMMANDATIONS
RELATIVES AU SERVICE DES RADIOCOMMUNICATIONS DANS
LA NAVIGATION SUR LE DANUBE

Article premier

Dispositions générales

Le but des présentes Recommandations est de régler d'une manière uniforme la qualité et les conditions du service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube. Les Recommandations s'étendent :

a) aux émissions des stations côtières, destinées aux bâtiments naviguant sur le Danube et relatives aux services d'intérêt général concernant la navigation ;

b) au service des radiocommunications entre les stations à bord des bâtiments et les stations côtières.

Les Recommandations fixent les principes relatifs au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube ; les données soumises à des changements fréquents figurent dans les annexes.

Les annexes font partie intégrante des présentes Recommandations. Toutefois, les fréquences sont indiquées à titre d'information seulement. Toute modification aux données qui figurent dans les annexes sera communiquée à la Commission du Danube.

Dans toutes les questions au sujet desquelles les présentes Recommandations ne contiennent pas de dispositions spéciales, les dispositions de la Convention internationale des télécommunications, du Règlement télégraphique, du Règlement téléphonique et du Règlement des radiocommunications en vigueur de l'Union Internationale des Télécommunications respectivement, sont à appliquer.

Article 2

Organisation du service des radiocommunications

1. Les stations côtières énumérées à l'Annexe 1 sont désignées afin d'assurer le service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube. Les organismes compétents prennent soin respectivement de l'établissement et de l'exploitation de la station côtière définie dans le présent paragraphe, ainsi que de l'exécution du service confié à cette station. Dans le cas éventuel d'un arrêt accidentel de longue durée d'une station côtière, celle-ci en informe les organismes compétents pour la sécurité de la navigation. La station côtière désignée peut exécuter également un autre service de radiocommunication, à condition qu'elle ne cause pas de brouillages nuisibles au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube.

2. Les organismes compétents décident eux-mêmes quels sont les bâtiments qui doivent être munis d'un équipement radio-électrique. Il est cependant désirable que les bâtiments automoteurs qui prennent part au trafic international soient équipés d'une installation radio-électrique émettrice et réceptrice.

Les organismes compétents se renseignent mutuellement sur les états signalétiques des stations à bord des bâtiments munis d'un équipement radio-électrique en se communiquant réciproquement les données telles qu'elles sont spécifiées aux fins de publication dans les nomenclatures internationales officielles. Ils se renseignent mutuellement chaque semestre sur les nouvelles stations à bord des bâtiments, mises en exploitation entre-temps, ou bien sur la suppression des stations mises en exploitation auparavant.

3. Lors du choix des installations radio-électriques, il faut se conformer aux dispositions de l'art. 12 du Règlement des radiocommunications.* Les stations à bord des bâtiments doivent être aptes à l'émission et à la réception sur celles des fréquences désignées dans l'Annexe 1 aux présentes Recommandations, qui sont nécessaires à l'exécution de leur service.

4. L'installation et l'exploitation des appareils radio-électriques ne peuvent être effectuées que sur la base de la licence prescrite dans l'art. 18 du Règlement des radiocommunications.

5. Les stations radio-électriques mises en exploitation doivent être munies d'un signal d'identification conformément aux dispositions de l'art. 19 du Règlement des radiocommunications.

Article 3

Connaissances professionnelles du personnel travaillant dans le service des radiocommunications

Le service des radiocommunications peut être assuré seulement par un opérateur titulaire d'un certificat prescrit à l'art. 23 du Règlement des radiocommunications, dont les dispositions sont applicables dans la navigation sur le Danube.

Article 4

Codes utilisés dans le service des radiocommunications

Dans le service des radiocommunications sur le Danube sont à utiliser, dans la mesure du possible: en radiotélégraphie, les signaux prescrits à l'Appendice 13 au Règlement des radiocommunications et en radiotéléphonie, les signaux prescrits dans le Code international de signaux, ainsi que les codes adoptés par la Commission du Danube (doc. CD/SES 22/37 et CD/SES 22/38).

*Dans les présentes Recommandations toute référence à un article déterminé du Règlement des radiocommunications a trait au Règlement des radiocommunications de Genève (1959).

- Article 5

Nature des services

Les services de radiocommunications sur le Danube comportent les liaisons suivantes:

1. *Liaison bâtiment — rive*, pour
 - a) demande d'assistance;
 - b) information sur les avaries dont les conséquences peuvent menacer la sécurité des bâtiments en cours de route;
 - c) communication de la modification du chenal ou du balisage;
 - d) information sur les changements dans la situation hydrométéorologique.

2. *Liaison rive — bâtiment*, pour
 - a) avis urgents relatifs à la situation dans le chenal (réduction de la largeur et de la profondeur du chenal, interruption imprévue de la navigation, position des bâtiments coulés, etc.);

b) avis sur les phénomènes hydrométéorologiques, y compris les avis de tempête, énumérés dans les Recommandations adoptées par la Commission du Danube (vent fort, tombée de la visibilité à moins de 1.000 m — doc. CD/SES 22/38; prévisions des niveaux d'eau d'une durée de 60% à 100% — doc. CD/SES 22/37; avis sur l'apparition de glaces en quantité présentant un danger immédiat pour la navigation; etc.).

Pour l'émission des messages météorologiques, on applique les dispositions de l'art. 44 du Règlement des radiocommunications, à l'exception de celles du N° 1608, et pour l'émission des données hydrométéorologiques, on applique le code et toutes autres dispositions adoptés par la Commission du Danube;

- c) toutes les autres données relatives aux phénomènes qui peuvent mettre les bâtiments en danger.

Article 6

Heures de service des stations côtières, des stations à bord des bâtiments et ordre d'exécution du trafic

1. Les heures de service des stations côtières sont, dans chaque pays danubien, fixées par l'administration qui les exploite. Toutefois, il est désirable que dans chaque pays l'une au moins des stations côtières assure un service continu de jour et de nuit (H24).

Pendant leurs heures de service, les stations côtières assurent la veille sur les fréquences assignées pour l'appel et les messages de détresse dans la navigation sur le Danube.

2. Les heures de service des radiocommunications des bâtiments naviguant sur le Danube sont fixées par les exploitants des bâtiments selon les besoins.

Les stations à bord des bâtiments naviguant sur le Danube assurent cependant en cas de nécessité, et indépendamment des horaires de service

fixés pour elles, la veille aux heures où les stations côtières de leur choix émettent les messages hydrométéorologiques, les avis de navigation et les avis aux navigateurs, telles qu'elles sont indiquées dans l'Annexe 1 aux présentes Recommandations.

3. Pendant les périodes de veille, aucune correspondance ne peut avoir lieu sur les fréquences assignées pour la veille, à l'exception de l'émission des messages du service de sécurité.

Article 7

Conditions techniques des installations radio-électriques et fréquences utilisées dans le service à assurer

1. Les émetteurs et récepteurs utilisés dans le réseau radio-électrique qui est destiné à assurer la navigation sur le Danube, doivent être conformes, du point de vue des conditions techniques, aux prescriptions pertinentes du Règlement des radiocommunications en vigueur et à celles des Appendices y annexés, compte tenu des dispositions des licences délivrées par les autorités compétentes.

2. En réalisant le réseau de radiocommunications servant l'intérêt de la navigation sur le Danube, on doit prendre en considération les recommandations pertinentes formulées par le Groupe d'experts international et adoptées par le Conseil d'administration de l'UIT en 1963, recommandations concernant les mesures à prendre en vue de réduire l'encombrement des bandes de fréquences comprises entre 4 et 27,5 MHz.

3. Les fréquences qui seront utilisées par les stations côtières et par les stations à bord des bâtiments de chaque pays danubien sont assignées par l'administration des télécommunications intéressée du pays auquel appartient la station côtière ou le bâtiment en question, sur la base du Règlement des radiocommunications en vigueur et des dispositions internes.

4. Les émissions destinées au service des radiocommunications dans la navigation danubienne, prévues dans le paragraphe 2 de l'article 5 des présentes Recommandations (liaison rive — bâtiment) peuvent être effectuées sur les fréquences déjà assignées aux stations côtières ou sur les fréquences qui seront assignées spécialement à cette fin (les fréquences assignées au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, ainsi que les heures de service sont indiquées dans l'Annexe 1).

5. Les fréquences communes pour l'appel et les messages de détresse citées dans les Annexes 1 et 2 sont assignées pour la navigation danubienne afin d'assurer l'émission des messages urgents prévus dans le paragraphe 1 de l'art. 5.

Après l'établissement de la liaison sur une des fréquences communes pour l'appel et les messages de détresse, indiquées dans les Annexes 1 et 2, les stations à bord des bâtiments poursuivent le trafic sur leurs fréquences de travail (excepté en cas de détresse).

6. Considérant qu'à l'intérieur de leurs frontières certains pays danubiens utilisent actuellement, pour assurer la navigation sur certains secteurs du Danube, un réseau radiotéléphonique sur ondes métriques (bande VHF), il serait désirable que les bâtiments d'un pays quelconque en transit dans ces pays puissent, en cas de besoin, recourir à ce réseau. Les fréquen-

ces désignées à cet effet par les pays intéressés parmi les fréquences de leur réseau VHF, sont indiquées dans l'Annexe 2 aux présentes Recommandations. Il est recommandé que les fréquences utilisées à cet effet soient conformes aux dispositions de l'Appendice 18 au Règlement des radiocommunications et que les caractéristiques techniques des émetteurs et des récepteurs soient conformes à celles de l'Appendice 19 audit Règlement.

Article 8

Service des avis de navigation et des messages hydrométéorologiques

1. Les stations côtières émettent les avis nautiques et les messages hydrométéorologiques nécessaires sur les fréquences et aux heures indiquées dans l'Annexe 1 aux présentes Recommandations.

L'émission de ces avis et messages est effectuée conformément aux dispositions pertinentes du Règlement des radiocommunications.

Pour l'émission de ces avis et messages on utilise les signaux de code en vigueur.

2. L'administration qui exploite une station côtière prend toutes les mesures pour que les émissions mentionnées au paragraphe 1 soient effectuées aux heures prescrites et que les données soient disponibles et transmises en temps utile. Toutefois, elle ne peut pas être chargée de la responsabilité pécuniaire des dommages matériels provenant du manque ou du retard des émissions.

3. Dans les cas urgents et imprévus, les stations côtières émettent les avis et messages d'avertissement y relatifs hors des périodes de veille et éventuellement encore plus souvent, en observant les dispositions pertinentes du Règlement des radiocommunications en vigueur. Toutefois, ces avis et messages sont répétés dans les prochaines périodes de veille. Si la station côtière a déjà préalablement connaissance d'événements nécessitant éventuellement des émissions extraordinaires ou fréquentes, elle attire au préalable l'attention des stations à bord des bâtiments pendant les périodes de veille.

LISTE DE RÉFÉRENCE

des stations côtières désignées par les pays danubiens intéressés, pour assurer la navigation sur le Danube et fréquences assignées à ces stations (Voir article 6 point 2, et article 7 points 4 et 5)

Pays	Nom de la station	Région desservie par la station	Indicatif d'appel	Fréquences d'émission (kHz)	Classe d'émission	Horaire de service (TMG)	Heures (TMG) d'émission			Veille		Nature du service	Observations
							des avis nautiques	des avis hydro-météorologiques	8a	8b	9a			9b
1	2	3	4	5	6	7	8a	8b	9a	9b	10	11	
RPB	Roussé	De l'embouchure du Danube au port de Regensburg	LZR	4330 4310 3360 2845 8192	A ₁	0500— 1700	0530, 0800, 0930, 1130, 1430	—	0500— 1700	4330	CO		
"	Lom	De l'embouchure du Danube au port de Mohács	LZR-7	4330	A ₁	0500— 1700	0630, 1200	—	0500— 1630	4330	CO		
"	Roussé	Bulgarie	LZK	3375	A ₁	—	—	0700— 0730	—	—	—		
RPH	Station centrale de la MAHART, Budapest	Secteur hongrois du Danube (au besoin tout le Danube)	HAR	4422,2 4239 4241 6390 8616 8720 8735 12780 12963 12972 17130	A ₃ A ₁	H _x	1300— 1330	1300— 1330	*	4181 8362 12543	CO	Correspondance avec ces bâtiments	
RSR	Giurgiu	Baziaş—Sulina	YPO-2	4358	A ₁	H _x	—	0815— 0820	—	—	**		
RSR	Giurgiu	Baziaş—Sulina	YPO-2	4358	A ₁	H _x	1100— 1115	1100— 1115	—	—	***		

1	2	3	4	5	6	7	8a	8b	9a	9b	10	11
RSTh	Radio-Bra-tislava	Secteur tchécoslovaque du Danube	OMC	4367	A ₁	0500— 2000	0800— 0815	0800— 0815	0745— 0830, 1030— 1200, 1400— 1500	—	CV	
URSS	Ismaïl	De l'embouchure du Prut au port d'Ismaïl	UJO- 3	4271	A ₁	H ₂₄	0800 1600	0800 1600	H ₂₄	4271	CO	
RSFY	Lloyd danu-bien-Sisak	Parcours navi-gable de la Sava et Danube-Moyen	«Lloyd Bati-na»	3794 5365 6849	A ₃	0900— 1000, 1200— 1300	—	—	—	—	CO	Corres-pondan-ce avec ses bâti-ments
»	Lloyd danu-bien-Sisak	Parcours navi-gable de la Sava et Danube-Moyen	«Lloyd Sisak»	»	A ₃	»	—	—	—	—	CO	Corres-pondan-ce avec ses bâti-ments
»	JRB	Danube-Moyen	«Rečno-Beo-grad»	5365 5398 3794	A ₂ H A ₃ J	H _x	—	—	—	—	CO	Corres-pondan-ce avec ses bâti-ments
»	JRB	Danube-Moyen	«Capi-tania-Beo-grad»	3794 5365	»	», ¹	—	—	—	—	CO	Corres-pondan-ce avec ses bâti-ments

* Aux heures convenues préalablement.

** Emission des avis de tempête et de visibilité (selon le code unifié). En l'absence d'avis, on transmet VISI, NIL, VENT, NIL.

*** Emission, en langue roumaine, des niveaux d'eau de Linz à Tulcea et des avis éventuels concernant le balisage, les phénomènes de glace, les travaux hydrotechniques, etc. destinée principalement aux bâtiments roumains. A la fin de l'émission, l'avis de tempête et de visibilité est répété sous forme abrégée.

LISTE DE RÉFÉRENCE

des stations côtières qui font usage d'ondes métriques (VHF) et auxquelles un bâtiment quelconque en transit peut avoir recours en cas de nécessité (Voir art. 7 point 6)

Pays	Nom de la station côtière	Numéros des voies	Fréquences d'émission (MHz)		Horaire de service (TMG)	Observations (langue ou code utilisé et nature du service)
			station à bord des bâtiments	station côtière		
1	2	3	4a	4b	5	6
RFA	Regensburg	30	157,55	162,05	H - 24	Correspondance publique; demande d'assistance (art. 5, par. 1-a) possible
"	Deggendorf	37	157,90	162,40	H - 24	
"	Passau	36	157,85	162,35	H - 24	
"	Regensburg	20	émission sur 157,00	émission sur 161,60	non fixé encore	Installation envisagée; information en matière de navigation, en langue allemande
"	Passau	20	réception sur 161,60	réception sur 157,00		

BUDGET
de la Commission du Danube pour 1966

RECETTES	en forints	DEPENSES	
1. Versements des Etats danubiens 801.720 × 7...	5,612.040	1. Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	2,556.500
2. Solde transitoire pour 1966	408.979	2. Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel	528.600
3. Autres recettes	29.081	3. Frais d'administration	1,089.000
		4. Missions et déplacements	712.000
		5. Edition des publications de la Commission	870.000
		6. Déroulement et service de la session et des réunions	66.000
		7. Acquisition de livres	14.000
		8. Acquisition d'objets d'inventaire	50.000
		9. Acquisition de vêtements de travail	11.000
		10. Service médical	98.000
		11. Frais de représentation	40.000
		12. Fonds culturel	15.000
Total:	6,050.100	Total:	6,050.100

DEVIS DES DEPENSES

de la Commission du Danube pour 1966

Les dépenses de la Commission du Danube pour 1966 s'élèvent à 6,050.100 forints.

Par articles, ces dépenses se présentent comme suit:

	<i>Forints</i>
<i>Article premier</i> — Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel.....	2,556.500
I/1 — Appointements de base pour 27 fonctionnaires	1,946.500
I/2 — Primes linguistiques	146.000
I/3 — Primes pour ancienneté de service	260.000
I/4 — Allocation pour enfants ..	204.000
<i>Article II</i> — Appointements des employés non inscrits au tableau et assurances sociales	528.600
II/1 — Appointements de base de 14 employés	471.965
II/2 — Assurances sociales (12% conformément à la législation locale)	56.635
<i>Article III</i> — Frais d'administration	1,089.000
1. Fournitures de bureau	9.500
2. Imprimés	1.500
3. Poste et téléphone	87.000
4. Loyers	665.000
5. Chauffage	125.000
6. Electricité et gaz	38.000
7. Entretien des immeubles	12.000
8. Réparation dans les immeubles ..	52.000
9. Réparation des objets d'inventaire	20.000
10. Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	5.000
11. Entretien et réparation des autos	70.000
12. Assurance des biens	4.000

<i>Article IV</i> — Missions et déplacements		712.000
<i>Missions</i>	118.000	
IV/1 — Frais de voyage	38.000	
IV/2 — Allocations journalières	56.000	
IV/3 — Frais de logement	24.000	
<i>Déplacements</i> (calculés pour 18 fonctionnaires)	474.000	
IV/4 — Paiement de subsides et de congés	309.000	
IV/5 — Frais de voyage	93.000	
IV/6 — Allocations journalières	72.000	
<i>Congés</i>		
IV/7 — Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	120.000	
<i>Article V</i> — Edition des publications de la Commission		870.000
<i>Article VI</i> — Service et déroulement de la session et des réunions d'experts		66.000
<i>Article VII</i> — Achat de livres et de publications périodiques		14.000
<i>Article VIII</i> — Achat de meubles et d'objets d'inventaire		50.000
<i>Article IX</i> — Achat de vêtements de travail		11.000
<i>Article X</i> — Service médical		98.000
X/1 — Versements pour soins médicaux (mensuellement 50 forints pour chaque fonctionnaire et les membres de sa famille) ...	18.000	
X/2 — Subsides pour traitement médical lors du départ des fonctionnaires en congé	80.000	
<i>Article XI</i> — Frais de représentation (représentation, primes et imprévus)		40.000
<i>Article XII</i> — Fonds culturel (excursions et autres manifestations culturelles)		15.000

I N F O R M A T I O N

SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION DANUBIENNE
AU COURS DE LA PÉRIODE 15 ANS DE 1950 A 1964

La présente information a été préparée par l'Appareil de la Commission du Danube en vertu du point 31 du plan de travail de la Commission pour 1965/1966, qui charge l'Appareil de dresser, sur la base des données statistiques disponibles, une information sur le développement de la navigation danubienne (transport de marchandises, trafic-marchandises des ports, données sur la batellerie) au cours de la période de 15 ans de 1950 à 1964 et de diffuser cette information aux pays danubiens.

L'information a été établie sur la base des données statistiques fournies par les pays danubiens et publiées dans les Annuaires statistiques et dans l'Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube.

L'information a pour but d'éclairer les tendances générales caractéristiques du développement de la navigation danubienne et traite à cet effet les données statistiques relevées sur la navigation danubienne durant une période de 15 ans.

I.

Développement du transport de marchandises sur le Danube

1. *L'accroissement du volume total des marchandises transportées sur le Danube*, qui comprend en soi la somme des marchandises sorties des pays danubiens (y compris les marchandises sorties à destination de pays non-danubiens), la somme des marchandises transportées en cabotage et celle des marchandises arrivées sur le Danube par le canal de Sulina, est présenté dans le tableau N° 1.

Tableau N° 1

Année	Marchandises sorties du pays par voie du Danube		Marchandises transportées en cabotage sur le Danube		Marchandises arrivées sur le Danube en venant de la mer		Total	
	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950
1950	4.131	100,0	5.502	100,0	101	100,0	9.734	100,0
1951	5.206	126,0	6.668	121,2	176	174,3	12.050	123,8
1952	6.233	150,9	7.197	130,8	182	180,2	13.612	139,8
1953	6.904	167,1	7.475	135,9	268	265,3	14.647	150,5
1954	6.849	165,8	6.510	118,3	479	474,3	13.838	142,2
1955	7.553	182,8	8.397	152,6	597	591,1	16.547	170,0
1956	7.170	173,6	7.873	143,1	995	985,1	16.038	164,8
1957	8.078	195,5	8.545	153,3	1.236	1.223,8	17.859	183,5
1958	8.158	197,5	10.017	182,1	489	484,2	18.664	191,7
1959	8.355	202,3	11.246	204,4	634	627,7	20.235	207,9
1960	10.412	252,0	13.643	248,0	999	989,1	25.054	257,4
1961	10.252	248,2	13.713	249,2	930	920,8	24.895	255,8
1962	10.479	253,7	14.304	260,0	851	842,6	25.634	263,3
1963	11.397	275,9	16.636	302,4	771	763,4	28.804	295,9
1964	12.643	306,1	20.020	363,9	987	977,2	33.650	345,7

Les données du tableau indiquent qu'au cours de la période traitée (15 ans) le volume total du trafic-marchandises sur le Danube a augmenté de presque 3,5 fois, se chiffrant en 1964 à 33.650 milliers de tonnes contre 9.734 milliers de tonnes en 1950. Bien que les conditions de la navigation aient été extrêmement défavorables pendant certaines années (1954, 1956, 1961) — ce qui a provoqué une diminution du volume des transports par rapport aux années précédentes — l'accroissement annuel moyen du transport de marchandises au cours de 15 ans a atteint 9,3%.

L'essor de l'économie des pays danubiens et le développement de leurs relations économiques réciproques ont contribué à l'accroissement rapide du volume des transports internationaux sur le Danube. En 15 ans, le volume total des marchandises sorties par voie du Danube a augmenté de plus de 3 fois, les transports de marchandises entre les pays danubiens par la voie du Danube se sont accrus de 2,8 fois et le volume des marchandises sorties des pays danubiens par voie du Danube à destination de pays non-danubiens, de 32 fois, se chiffrant en 1964 à 1.001,4 milliers de tonnes contre 31,3 milliers de tonnes en 1950.

Le volume des transports en cabotage sur le Danube marque un accroissement encore plus rapide. En 15 ans ces transports ont augmenté de 3,6 fois, atteignant 20 millions de tonnes en 1964.

Au cours de la même période, le volume des marchandises arrivées sur le Danube en venant de la mer par le canal de Sulina a augmenté de presque 10 fois, se chiffrant en 1964 à 987 milliers de tonnes.

2. *L'accroissement du volume des transports de marchandises par secteurs* des pays danubiens figure dans le tableau № 2. Conformément à la terminologie statistique adoptée par la Commission du Danube, la quantité totale des marchandises transportées sur le Danube par un pays donné comprend les marchandises sorties du pays par voie du Danube, les marchandises entrées dans le pays par voie du Danube, les marchandises transportées en cabotage sur le Danube et les marchandises ayant transité de bout en bout le secteur du pays donné.

Le tableau № 2 présente, par pays, les données sur les marchandises sorties, entrées et transportées en cabotage ainsi que celles sur les marchandises ayant transité les secteurs de la Yougoslavie, de la Hongrie et de l'Autriche, pays qui ont fourni les données sur les marchandises en transit.

Comme il découle des données du tableau, en 15 ans les transports de marchandises (à l'exclusion des marchandises transportées en transit de bout en bout) ont augmenté comme suit par secteur du Danube: Union Soviétique — 4,5 fois; Roumanie — 3,1 fois; Bulgarie — 5,1 fois; Yougoslavie — 4,6 fois; Hongrie — 1,9 fois; Tchécoslovaquie — 3,5 fois; Autriche 3,4 fois; et RF d'Allemagne — 2,3 fois.

3. Sur le *secteur maritime du Danube* le développement du transport des marchandises a été extrêmement rapide. Au cours de la période 1950—1964 la quantité des marchandises transportées par le canal de Sulina a augmenté de 9,3 fois. En 1964, 1314 bateaux maritimes battant pavillons de 22 pays ont traversé le canal de Sulina, transportant environ 2 millions de tonnes de marchandises (Tableau № 3).

Tableau № 2

Pays	Année	Marchandises			Total		Transit	Total	
		sorties	entrées	transportées en cabotage	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950		en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950
URSS	1950	498	1.317	320	2.135	100,0	—	2.135	100,0
	1955	1.275	905	1.308	3.488	163,4	—	3.488	163,4
	1960	3.414	582	2.309	6.305	295,3	—	6.305	295,3
	1964	5.496	809	3.446	9.751	456,7	—	9.751	456,7
RSR	1950	749	34	952	1.735	100,0	..	..
	1955	1.364	123	1.356	2.843	163,9	..	..
	1960	1.562	306	1.762	3.630	209,2	..	..
	1964	2.185	521	2.725	5.431	313,0	..	..
RPB	1950	328	285	201	814	100,0	..	..
	1955	388	607	464	1.459	179,2	..	..
	1960	565	1.399	882	2.846	349,6	..	..
	1964	359	2.019	1.801	4.179	513,4	..	..
RSFY	1950	217	148	939	1.304	100,0	1.706	3.010	100,0
	1955	401	123	1.496	2.020	154,9	2.873	4.893	162,6
	1960	782	711	2.768	4.261	326,8	4.152	8.413	279,5
	1964	817	1.091	4.119	6.027	462,2	4.829	10.856	360,7
RPH	1950	594	406	3.056	4.056	100,0	1.180	5.236	100,0
	1955	471	1.049	3.211	4.731	116,6	2.244	6.975	133,2
	1960	291	1.242	3.967	5.500	135,6	4.125	9.625	183,8
	1964	575	1.287	6.019	7.881	194,3	4.256	12.137	231,8
RSTch	1950	235	623	20	878	100,0	..	..
	1955	337	1.654	184	2.175	247,7	..	..
	1960	731	1.532	575	2.838	323,2	..	..
	1964	964	1.182	928	3.074	350,1	..	..
RA	1950	337	1.160	9	1.506	100,0	136	1.642	100,0
	1955	1.469	1.888	284	3.641	241,8	508	4.149	252,7
	1960	1.326	3.095	1.189	5.610	372,5	692	6.302	383,8
	1964	953	3.663	560	5.176	343,7	731	5.907	359,7
RFA	1950	1.173	157	5	1.335	100,0	—	1335	100,0
	1955	1.848	959	94	2.901	217,3	—	2.901	217,3
	1960	1.741	1.319	191	3,251	243,5	—	3.251	243,5
	1964	1.295	1.332	422	3.049	228,4	—	3.049	228,4

Tableau № 3

	1950		1955		1960		1964	
	en 1000 tonnes	en %	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950
Quantité des marchandises entrées sur le Danube par le canal	100	100,0	598	598,0	999	999,0	987	987,0
Quantité des marchandises sorties en mer par le canal	114	100,0	683	599,1	498	436,8	993	871,1
Quantité totale des marchandises transportées par le canal de Sulina	214	100,0	1.281	598,6	1.497	699,5	1.980	925,2

Cette augmentation rapide du trafic parle de l'importance croissante du Danube comme voie de transport par laquelle une quantité considérable des marchandises des pays européens est acheminée vers des ports de nombreux pays du monde et par laquelle arrivent également les marchandises à destination des pays européens.

4. Sur le *secteur des Portes de Fer*, le développement du transport des marchandises a un caractère spécifique (Tableau N° 4).

Tableau N° 4

		1950		1955		1960		1964	
		en 1000 tonnes	en %	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950
Amont	Portée en lourd	1982.	100,0	3.149	158,9	5.473	276,1	6.217	313,7
	Quantité de marchandises	1.107	100,0	2.152	194,4	4.065	367,2	4.934	445,7
Aval	Portée en lourd	2.058	100,0	3.171	154,1	5.306	257,8	6.287	305,5
	Quantité de marchandises	988	100,0	827	83,7	892	90,3	1.013	102,5
Total	Portée en lourd	4.040	100,0	6.320	156,4	10.779	266,8	12.504	309,5
	Quantité de marchandises	2.095	100,0	2.979	142,2	4.957	236,6	5.947	283,9

Les données du tableau font ressortir que le volume total du transport des marchandises par le secteur des Portes de Fer a augmenté de 2,8 fois en 15 ans, se chiffrant en 1964 à près de 6 millions de tonnes. Bien que sur ce secteur le volume des marchandises transportées vers l'amont ait augmenté de 4,5 fois au cours de la période traitée, le volume des marchandises acheminées vers l'aval est resté presque inchangé.

5. *Accroissement du nombre des tonnes-kilomètres effectuées par les bâtiments nationaux des pays danubiens.*

Au cours de la période traitée, l'augmentation moyenne annuelle du nombre des t-km était de 9,1%, alors que l'accroissement du volume des marchandises transportées atteignait 9,3%. Ceci résulte du développement rapide des transports en cabotage sur courtes distances (l'accroissement moyen des transports en cabotage se chiffre à 1,7%) (Tableau N° 5).

Comme il ressort du tableau N° 5, la batellerie des pays danubiens a réalisé en 1964 presque 12 milliards de t-km, dépassant ainsi de 3,4 fois le chiffre enregistré en 1950.

Tableau N° 5

Pays	1950		1955		1960		1964	
	en millions de t—km	en %	en millions de t—km	en % par rapport à 1950	en millions de t—km	en % par rapport à 1950	en millions de t—km	en % par rapport à 1950
URSS	1.566,1	100,0	2.415,8	154,3	3.128,4	199,8	3.861,3	246,6
RSR	666,8	100,0	648,5	97,3	865,0	129,7	1.338,0	200,7
RPB	158,2	100,0	371,5	234,8	615,0	388,7	880,2	556,4
RSFY	..	..	797,0	100,0	1.812,0	227,4 ¹	2.022,0	253,7 ¹
RPH	509,0	100,0	795,8	156,3	1.175,0	230,8	1.506,6	296,0
RSTch	409,6	100,0	918,1	224,1	1.339,6	327,1	1.586,0	387,2
RA	181,4	100,0	507,3	279,7	961,6	530,1	264,3 ²	..
RFA	67,6 ³	100,0	117,1 ³	173,2	123,1 ³	182,1	520,0	..
Total	3.558,7	100,0	6.571,7	184,7	10.019,7	281,6	11.978,4	336,6

¹En % par rapport à 1955.

²Tonnes-kilomètres effectuées par les bâtiments des pays danubiens sur le secteur autrichien.

³Tonnes-kilomètres effectuées sur le secteur de la RFA seulement.

II.

Développement du trafic-marchandises des ports danubiens

L'essor rapide du transport des marchandises sur le Danube a entraîné l'augmentation du volume des marchandises manutentionnées dans les ports danubiens. Les données figurant dans le tableau N° 6 caractérisent le développement du trafic-marchandises total des ports danubiens.

Comme le montrent les données du tableau N° 6, en 15 ans le trafic-marchandises total des ports danubiens a augmenté de plus de 3 fois, se chiffrant en 1964 à 56.737 milliers de tonnes. Par pays, le trafic-marchandises des ports danubiens a augmenté comme suit: Union Soviétique — 4,6 fois; Roumanie — 3,4 fois; Bulgarie — 4,8 fois; Yougoslavie — 2,9 fois; Hongrie — 2 fois; Tchécoslovaquie — 4,4 fois; Autriche — 4,6 fois; et RF d'Allemagne — 2,5 fois.

Tableau N° 6

Pays	1950		1955		1960		1964	
	en 1000 tonnes	en %	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950
URSS	2.155	100,0	3.522	163,4	6.436	298,7	9.912	460,0
RSR	2.647	100,0	4.135	156,2	5.340	201,7	9.039	341,5
RPB	911	100,0	1.679	184,3	2.933	322,0	4.397	482,7
RSFY	2.097	100,0	2.834	135,1	4.116	196,3	6.147	293,1
RPH	6.956	100,0	8.083	116,2	9.562	137,5	13.899	199,8
RSTch	947	100,0	2.522	266,3	3.447	364,0	4.136	436,7
RA	1.245	100,0	2.922	235,0	6.700	538,2	5.736	460,7
RFA	1.364	100,0	2.976	218,2	3.198	234,5	3.471	254,5
Total	18.322	100,0	28.673	156,5	41.732	227,8	56.737	309,7

Suivant les données sur les marchandises manutentionnées dans les ports danubiens, reçues pour les trois dernières années selon la nomenclature des marchandises, les parts des différents groupes de marchandises dans le trafic total des ports danubiens se présentent comme suit: matériaux de construction issus de minéraux: 43—45%; minerais et déchets de métaux: 13—16%; charbon, coke et brique: 11—12%; marchandises liquides en citernes: 10—12%. La part que ces groupes de marchandises occupent dans le volume total du trafic-marchandises des ports danubiens est en moyenne de 81%.

Le tableau N° 7 présente les données sur le trafic-marchandises des principaux ports danubiens.

Tableau N° 7

Ports	1950		1955		1960		1964	
	en 1000 tonnes	en %	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950	en 1000 tonnes	en % par rapport à 1950
Ismail	796	100,0	1.515	190,3	3.104	389,9	4.276	537,2
Réni	1.202	100,0	1.825	151,8	3.158	262,7	5.331	443,5
Galati	276	100,0	476	172,5	599	217,0	1.377	498,9
Brăila	428	100,0	660	154,2	1.025	239,5	1.575	368,0
Giurgiu	617	100,0	1.120	181,5	1.302	211,0	1.021	165,5
Roussé	368	100,0	645	175,3	1.198	325,5	1.510	410,3
Svistov	227	100,0	434	191,2	596	262,6	935	411,9
Lom	77	100,0	251	326,0	501	650,6	836	1.085,7
Belgrade	1.075	100,0	1.321	122,9	2.298	213,8	2.589	240,8
Novi Sad	97	100,0	119	122,7	437	450,5	625	644,3
Vukovar	72	100,0	189	262,5	387	537,5	567	787,5
Dunaújváros	—	—	307	100,0	593	193,2	1.390	452,8*
Budapest	2.288	100,0	2.523	110,3	2.518	110,1	3.436	150,2
Komárno	476	100,0	1.060	222,7	1.864	391,6	3.094	650,0
Bratislava	451	100,0	1.278	283,4	1.009	223,7	1.042	231,0
Vienne	..	..	737	100,0	2.275	308,7	1.953	265,0*
Linz	1.200	100,0	1.998	166,5	3.464	288,7	3.662	305,2
Regensburg	1.322	100,0	2.654	200,8	2.745	207,6	2.560	193,6

*En % par rapport à 1955

Les données du tableau permettent de constater qu'au cours de la période de 15 ans en question, le trafic-marchandises des principaux ports danubiens a augmenté en moyenne de 3,4 fois, et même de 5—10 fois pour quelques ports. En 1964 le trafic-marchandises réalisé par les plus grands ports danubiens se présente comme suit: Réni — 5,3 millions de tonnes; Ismail — 4,3; Galați — 1,4; Brăila — 1,6; Roussé — 1,5; Belgrade — 2,6; Dunaújváros — 1,4; Budapest — 3,4; Komárno — 3,1; Bratislava — 1,0; Vienne — 2,0; Linz — 3,7; Regensburg — 2,6 millions de tonnes.

III.

Développement de la flotte danubienne

Pour satisfaire les besoins accrus des pays danubiens dans le domaine des transports et réaliser le transport d'une grande quantité de marchan-

dises, les entreprises de navigation danubienne disposent d'une batellerie qui comprenait en 1964 3.953 unités dont la portée en lourd totale se chiffrait à 2,095.025 tonnes et la puissance totale à 412.549 C.V.

Le tableau N° 8 présente des données sur la flotte danubienne pour les trois dernières années de la période traitée.

Il convient de noter que la puissance et la portée en lourd de la batellerie croissent plus rapidement que le nombre des bâtiments. Ainsi, selon des données comparatives, par rapport aux années précédentes respectives le nombre des bâtiments a augmenté de 4,8% en 1963 et de 4,1% en 1964. La puissance totale de la flotte s'est accrue respectivement de 17,3 et 7,8% et la portée en lourd totale de 9,3% et 5,5%. Il est à noter également que dans le développement général de la flotte danubienne le développement du parc des automoteurs a été plus rapide ces dernières années. Ainsi, alors que la portée en lourd de la flotte danubienne a marqué une augmentation moyenne de 9,3% en 1963 et de 5,5% en 1964, la portée en lourd du parc des automoteurs, elle, a augmenté par rapport aux années précédentes de 73,3% en 1963 et de 36,2% en 1964. Tout ceci témoigne que de nos jours les pays danubiens développent leur flotte en construisant des remorqueurs, des pousseurs et des automoteurs plus puissants et des chalands d'une portée en lourd plus grande.

Pays	Bâtiments exploités									
	Nombre d'unités				Portée en lourd totale en milliers de tonnes				Puissance totale en milliers de C.V.	
	1962	1963	1964	1962	1963	1964	1962	1963	1964	
Union Soviétique	436	467	515	386,4	449,3	518,2	71,8	93,2	108,6	
Roumanie	353 ¹	859	877	259,0 ¹	371,2	371,6	37,2 ¹	54,2	58,8	
Bulgarie	100 ²	109 ²	178	68,8 ²	77,5 ²	87,1	9,9 ²	12,1 ²	16,5	
Yougoslavie ³	1.188	1.220	1.224	430,4	466,8	495,7	67,3	78,8	80,7	
Hongrie	429 ⁴	455	466	206,0 ⁴	233,7	237,5	41,1 ⁴	59,9	62,8	
Tchécoslovaquie	167	164	167	126,9	126,6	125,8	26,0	24,8	24,2	
Autriche	298	354	358	223,6	265,3	269,8	28,1	34,0	35,0	
RF d'Allemagne	171	168	168	106,4	104,6	103,6	21,5	25,9	26,0	
Total:	3.142	3.796	3.953	1807,5	2095,0	2209,3	302,9	382,9	412,6	

¹ Les chiffres comprennent seulement les bâtiments de l'Entreprise de navigation de la RSR - NAVROM.

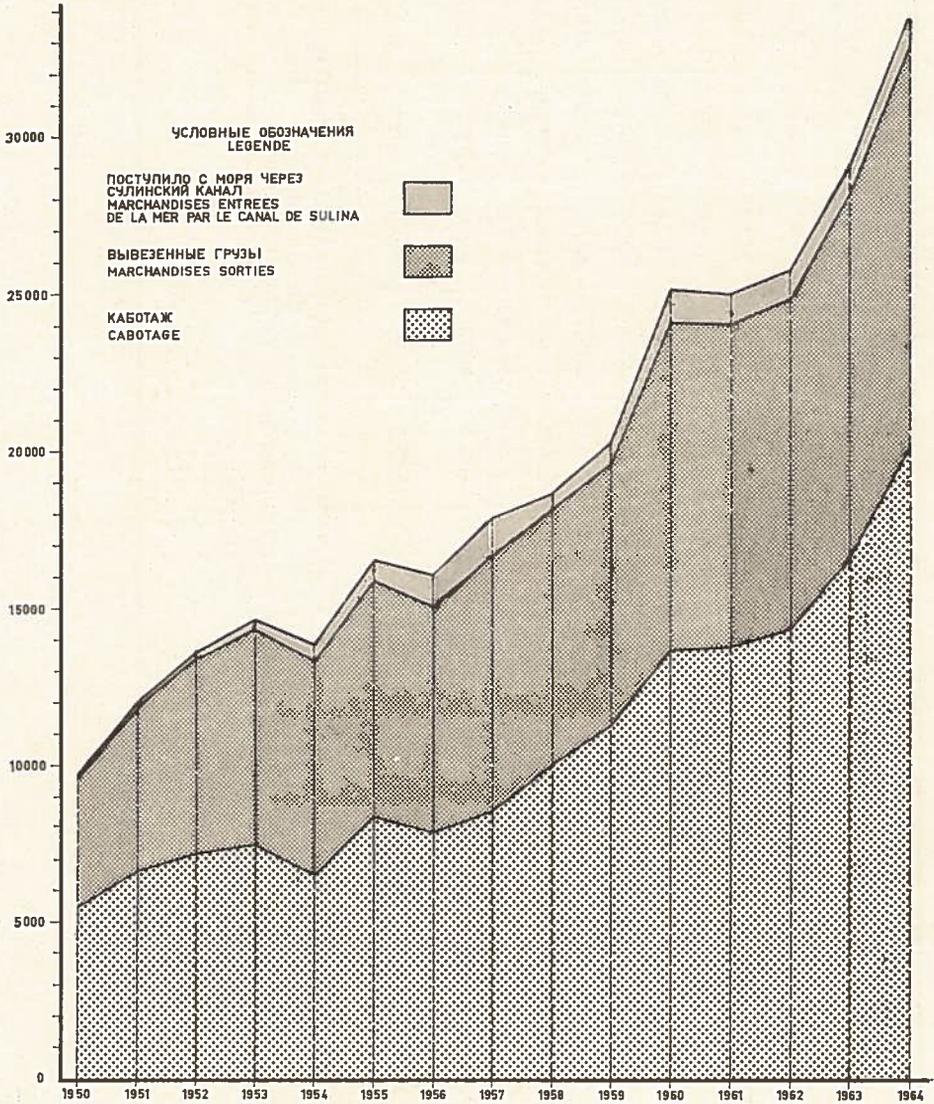
² Les chiffres comprennent seulement les bâtiments de l'Entreprise de navigation fluviale bulgare - BRP.

³ Les données se rapportent à l'ensemble de la flotte de navigation intérieure du pays.

⁴ A l'exception des bâtiments de navigation mixte fluvio-maritime.

ОБЪЁМ ГРУЗОВ, ПЕРЕВЕЗЁННЫХ ПО ДУНАЮ
VOLUME DES MARCHANDISES TRANSPORTEES SUR LE DANUBE

В тыс. тонн
En milliers de tonnes

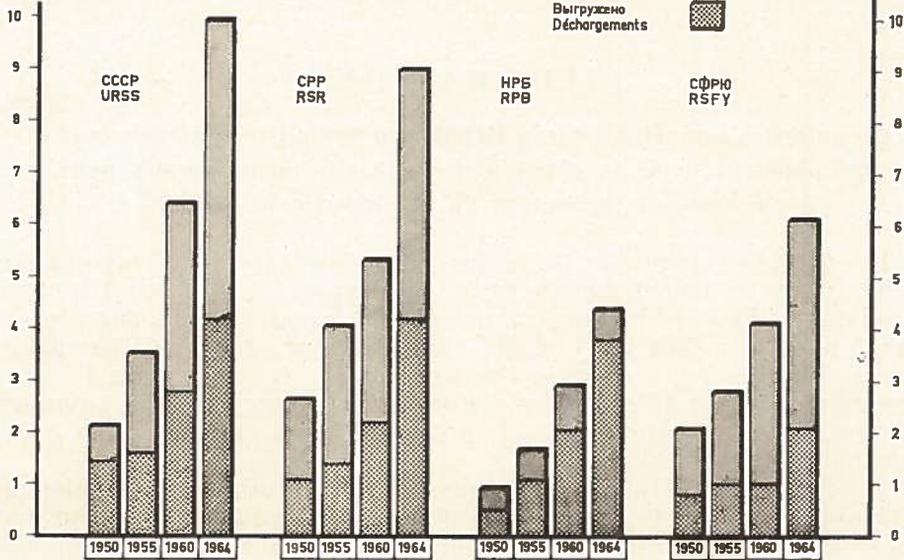


ОБЩИЙ ГРУЗОБОРОТ ДУНАЙСКИХ ПОРТОВ ПО СТРАНАМ
 TRAFIC-MARCHANDISES TOTAL DES PORTS DANUBIENS, PAR PAYS

В млн. тонн
 En millions de tonnes

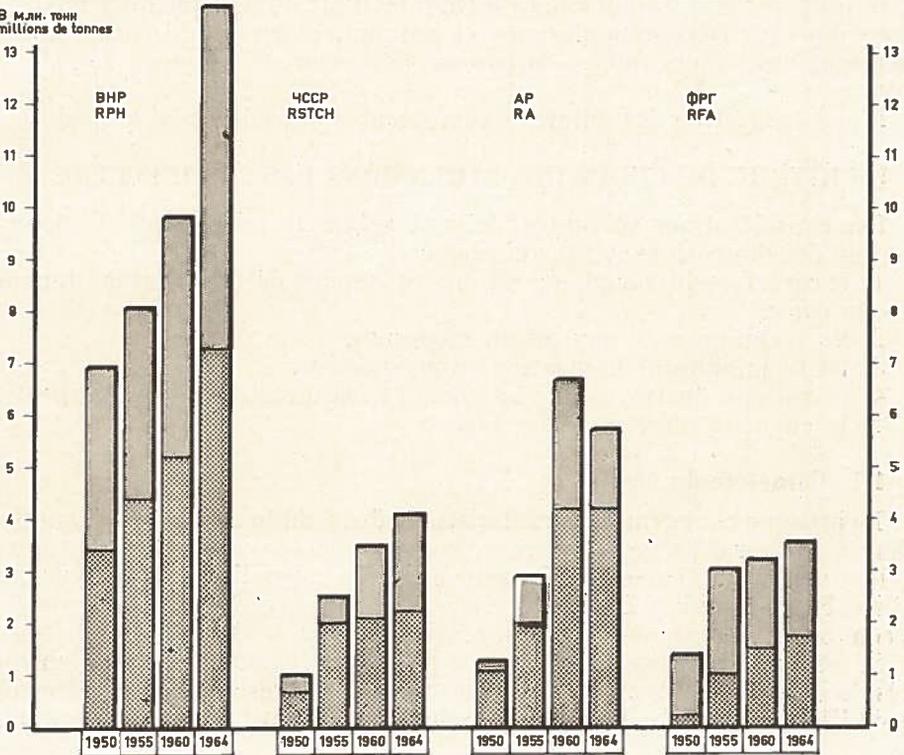
Погружено
 Chargements

Выгружено
 Déchargements



В млн. тонн
 En millions de tonnes

ВНР (RPH) ЧССР (RSTCH) АР (RA) ФРГ (RFA)



INFORMATION

des autorités compétentes de la République Socialiste Tchécoslovaque sur l'opportunité de la révision des gabarits recommandés pour les écluses sur le secteur du Danube Devín—Gönyü

Les questions ayant trait aux dimensions des sas des écluses ont été étudiées minutieusement dans le cadre des préparatifs de la construction des ouvrages hydrotechniques sur le secteur tchécoslovaque-hongrois du Danube ainsi que dans le cadre des considérations sur la voie navigable Danube-Oder-Elbe. Ces travaux tenaient compte également des Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube (Budapest, 1960, dans le texte qui suit «Recommandations»).

Or, à l'issue de l'étude de cette question, les autorités compétentes de la République Socialiste Tchécoslovaque sont arrivées à la conclusion que dans l'intérêt du développement de la navigation danubienne il serait opportun de proposer à la Commission du Danube d'introduire quelques modifications dans les Recommandations, et notamment en ce qui concerne les dimensions des sas des écluses situées sur le secteur de fleuve en amont de Gönyü.

L'argumentation des autorités compétentes découle de ce qui suit :

I. CRITÈRE DU CHOIX DES DIMENSIONS DES SAS D'ÉCLUSE

Les considérations suivantes doivent servir de critère dans la détermination des dimensions des sas d'écluse :

1. le caractère du chenal, qui est un des facteurs déterminant les dimensions du convoi,
2. les techniques de navigation modernes,
3. les techniques de navigation en perspective,
4. le volume du trafic-marchandises et les directions des transports,
5. la capacité d'éclusage des sas.

1.1. Caractère du chenal

Le brusque changement caractéristique de la chute de pente du Danube à Gönyü est la raison de la détérioration sensible des conditions nautiques que l'on observe actuellement à partir de Gönyü vers l'amont (secteur des seuils et Haut-Danube). En résultat de cet état de choses, la grande majorité des convois doivent modifier leur formation en aval de Gönyü (à Komárno).

Si cette différence de caractère que présente le chenal restait également après l'éclusage du fleuve sur ce secteur (ce que l'on présumait probablement lors de l'élaboration des Recommandations), il faudrait avoir sur le secteur

en amont de Gabčíkovo des sas d'écluse plus petits (voir Recommandations).

Or, la conception des ouvrages hydrotechniques sur le secteur commun tchécoslovaque-hongrois, tout en tenant compte des besoins de l'énergétique, prévoit une modification radicale du caractère du courant. Ainsi, sur le grand canal d'aménée, ou dans les bassins de retenue, des conditions extrêmement favorables seront créées pour la navigation des grands convois. Ces conditions seront tout à fait les mêmes que sur le secteur en aval de Gönyü et même, à certains égards, elles seront meilleures.

Il découle de ce qui précède qu'il serait utile de recommander pour le secteur qui subira l'influence des ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-hongrois des dimensions d'écluse identiques à celles du secteur en aval de Gönyü.

1.2. Techniques de navigation modernes

La méthode de navigation la plus utilisée actuellement sur le Danube est le remorquage. Les dimensions des convois remorqués sont soumises aux règles de la sécurité de la navigation sur le Danube. Les compositions de convois admises conformément aux Dispositions fondamentales relatives à la sécurité de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube figurent dans l'Annexe 1.

Dans la pratique, la navigation n'a généralement pas recours aux formations de convois admises par les Dispositions fondamentales. Les convois remorqués se composent en général sur le secteur en amont de Gönyü de 3—4 chalands et, en aval de Gönyü, de 6—8 chalands.

Après la construction des ouvrages hydrotechniques, il sera nécessaire, compte tenu de ce qui a été exposé sous par. 1.1 de modifier les Dispositions fondamentales de manière telle que le point-limite soit non plus Gönyü, mais le point où cessera de se faire sentir l'influence des ouvrages hydrotechniques du secteur tchécoslovaque-hongrois du fleuve. Jusqu'à ce point on pourra utiliser des convois composés de 6—8 chalands.

Si l'on tient compte des Recommandations, selon lesquelles il serait désirable que les sas d'écluse aient des gabarits qui garantissent l'éclusement de tout un convoi avec son remorqueur à la fois, il devient évident qu'un sas aux dimensions de 230×24 m sera absolument insuffisant pour le secteur sur lequel les ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-hongrois exerceront leur influence.

1.3. Techniques de navigation en perspective

Il convient d'accorder une grande attention aux techniques de navigation en perspective, aux exigences desquelles doivent répondre en premier lieu les dimensions des sas des écluses sur le Danube.

En dehors de la navigation des automoteurs, qui n'auront pas d'influence décisive sur les dimensions des sas d'écluse, la principale méthode de navigation qui s'appliquera sera le poussage. Il en découle que les dimensions des convois poussés constitueront le facteur déterminant dans l'établissement des dimensions des sas des écluses sur le Danube.

Les dimensions d'un convoi poussé sont essentiellement déterminées par les dimensions des principales unités dont il est composé, c'est-à-dire par les dimensions de la péniche poussée.

Les péniches poussées typiques sur le Danube, celles qui constitueront la majorité du parc de transport, seront évidemment des péniches conçues pour les voies d'eau de la IV^e catégorie. Ceci est notamment confirmé par la direction que les transports prendront dans le futur et par l'état moderne du Danube comme voie navigable avec ses voies de ramification et de liaison.

a) En ce qui concerne la direction des transports, il convient de relever que la grande majorité des marchandises actuellement transportées — ou qui seront transportées — par la voie du Danube n'auront pas comme point de destination final des ports danubiens, mais seront acheminées vers des régions industrielles de la Haute-Silésie, d'Ostrava, du Rhin, etc.

Les bâtiments naviguant sur ces fleuves devront utiliser les voies navigables futures de la IV^e catégorie, c'est-à-dire Rhin-Main-Danube ou Danube-Oder-Elbe. Ceci se rapporte également aux transports de transit dirigés vers des ports de la Mer du Nord ou de la Baltique.

b) Plusieurs autres voies navigables en voie de construction (sur le Váh) ou projetées, qui se ramifieront ou se joindront au Danube, appartiendront dans leur grande majorité également à cette catégorie.

Les dimensions fondamentales des péniches poussées pour les voies d'eau de la IV^e catégorie sont fondées sur les dimensions minima de 85 × 12 m de sas d'écluse.

Jusqu'à présent la longueur des chalands utilisés pour cette catégorie variait entre 70 et 76,5 m et la largeur entre 9,5 et 11,40 m. La longueur de 76,5 m est déjà un peu dépassée, car elle ne permet pas à un convoi de 85 m de long d'être éclusé à la fois avec son remorqueur.

Or, ces unités formeront des convois plus grands, dont la longueur sera le remorqueur compris, de 70—76,5 m, 140—153 m, 210—229,5 m et 280—306 m et la largeur totale de 9,5—11,4 m, 19—22,8 m 28,5—34,2 m et 38—45,6 m.

Tenant compte de la longueur vraisemblable des remorqueurs-pousseurs et de l'espace libre nécessaire dans les sas d'écluse, au point de vue de la méthode de poussage il conviendrait d'avoir des sas dont la longueur serait de 85—90 m, 170—185 m, 253—275 m et 330—360 m.

Ce qui vient d'être exposé sur la longueur fondamentale de 76,5 m rend évident qu'on ne devrait pas insister sur la limite supérieure des valeurs de longueur mentionnées. La largeur des sas devra évidemment être le double de la dimension fondamentale de 12 m, c'est-à-dire de 24 m, 36 m et 48 m.

Tenant compte d'une utilisation plus fréquente des convois poussés sur le Danube (composés en général de deux rangées de 3 chalands placées l'une derrière l'autre), la largeur la plus adéquate serait de 36 m. Quant à l'avenir, à l'étape suivante de l'éclusement du Danube, il serait évidemment utile que les convois poussés soient composés de trois rangées de chalands placées l'une derrière l'autre. Il ne serait toutefois pas raisonnable d'augmenter encore davantage la longueur des convois. Mais, pour ne pas trop limiter les dimensions des convois poussés, il conviendrait de défendre au moins les groupements de trois chalands placés en une rangée de front.

C'est ainsi que nous sommes arrivés à la conclusion que les dimensions de sas d'écluse les plus opportunes seraient de 255—275 × 36 m. Ces dimensions répondent approximativement aux critères des dimensions figurant dans les Recommandations pour le secteur Budapest — Gönyü et, dans une certaine mesure, pour le secteur en aval de Budapest (260 × 34 m). Ces critères devraient servir également là où existeront pour la navigation au passage des conditions semblables à celles des secteurs susmentionnés, c'est-à-dire pour le secteur qui subira l'influence des ouvrages hydro-techniques tchécoslovaque-hongrois.

En ce qui concerne la largeur des sas d'écluse, il serait également utile d'avoir une largeur de 36 m au lieu de celle de 34 m, pour que les sas des écluses du Danube ne constituent pas le critère déterminant la largeur des bâtiments naviguant sur les voies de la IV^e catégorie, et en conséquence, la cause de la diminution de la capacité d'éclusement et de l'utilisation des sas d'une largeur de 12 m ou de 24 m. Il convient de noter qu'actuellement déjà il y a sur le Danube plusieurs bâtiments dont la largeur est d'environ 11 m et la largeur de sas d'écluse de 34 m n'est plus satisfaisante pour les convois composés de ces bâtiments.

Il découle de ce qui précède qu'au point de vue de la navigation par passage les dimensions d'écluse les plus avantageuses pour le secteur où seront construits les ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-hongrois sont de 260 × 36 m.

1.4. Volume et direction du trafic-marchandises

La capacité d'éclusement des écluses doit être projetée en tenant compte du trafic en perspective au moins 20—25 ans après l'achèvement des travaux de construction. C'est également de ce point de vue qu'il convient d'examiner l'intensité du trafic aux environs de l'an 2.000. Les travaux de recherches effectués dans le cadre des préparatifs de la construction des ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-hongrois ont permis de constater qu'en l'an 2.000 l'intensité du trafic annuel sera vraisemblablement d'environ 50 millions de tonnes en amont de Budapest; pour certaines sections, ce chiffre diffèrera au maximum de quelques pourcents.

La construction de la voie de jonction Danube-Oder-Elbe, par laquelle sera acheminée au moins la moitié du trafic venant de l'aval, entraînera cependant une brusque baisse de l'intensité du trafic sur le Danube (voir Annexe 3).

Il est évident que l'endroit où se modifieront les dimensions des écluses doit correspondre à l'endroit où il y aura une modification sensible de l'intensité du trafic. Cet endroit ne se situera pas forcément à Gönyü, mais éventuellement au point où se ramifiera la voie Danube-Oder-Elbe.

Pour cette raison, il convient de conserver les mêmes dimensions pour les sas des écluses se trouvant entre Budapest et le point de jonction futur de la voie Danube-Oder-Elbe.

1.5. Capacité d'éclusement des sas d'écluse

L'Annexe 2 présente un aperçu des capacités d'éclusement des variantes de sas d'écluse étudiées pour les ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-

hongrois sur le Danube. Cette annexe a été dressée sur la base des recherches effectuées dans le cadre des préparatifs de la construction de ces ouvrages.

Il découle de la dite annexe que la capacité d'éclusage des sas dont les dimensions sont de 230×24 m n'est pas satisfaisante. On pourrait objecter à ce sujet que tant l'évaluation de l'intensité future du trafic que le calcul de la capacité d'éclusage ont été effectués sur la base de diverses considérations et suppositions et qu'ainsi les résultats obtenus ne sont pas exacts. Or, les conclusions exposées plus haut en ce qui concerne l'insuffisance des dimensions de sas de 230×24 m confirment également ce fait, car il est évident que c'est justement en raison de l'incertitude dans les propositions initiales qu'il devient nécessaire d'exiger que les résultats donnent une garantie correspondante. Cependant, cette garantie ne pourrait être obtenue même si, d'une part, l'intensité du trafic diminuait de quelque peu et si, d'autre part, la capacité d'éclusage des sas devenait un peu plus grande.

En conséquence, au point de vue de la capacité d'éclusage, des sas d'écluse aux dimensions de 230×24 m seraient insatisfaisants sur le secteur des ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque—hongrois.

II. CONCLUSIONS

L'Annexe 3 présente, sous forme de schémas, les conclusions fondamentales tirées des parties précédentes. Il découle de ces schémas que jusqu'au point de jonction de la voie d'eau Danube-Oder-Elbe, il convient de maintenir des dimensions identiques pour les sas d'écluse, à savoir : 260×34 m. Le choix de sas plus petits — conformément aux Recommandations correspondantes —, aurait pour résultat que :

a) les conditions de navigation sûres créées dans le nouveau chenal formé dans les bassins de retenue et les canaux du secteur des ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-hongrois, ne pourraient pas être exploitées. A la place de l'obstacle temporaire que présente actuellement le secteur de seuils Rajka—Gönyü, il y aurait un nouvel obstacle permanent, celui constitué par les dimensions insuffisantes des sas d'écluse ;

b) l'amélioration des conditions du remorquage en amont de Gönyü deviendrait impossible ;

c) le développement de la navigation des grands convois poussés serait entravé sur l'un des secteurs les plus fréquentés du Danube ;

d) la navigation sur le Danube se compliquerait, car tous les convois devraient être regroupés une fois en aval de Gabčíkovo et certains même (au moins la moitié des convois acheminés par la voie Danube-Oder-Elbe) encore une fois au point où se ramifie la voie Danube-Oder-Elbe ;

e) il se formerait un profil étroit dangereux qui freinerait le développement des transports entre le cours inférieur du Danube et les points de jonction d'importantes voies navigables, comme par exemple les canaux Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe. Ce profil étroit entraverait la navigation sur les futurs réseaux des voies navigables européennes ;

f) la capacité d'éclusage des sas du secteur tchécoslovaque—hongrois serait tout à fait insuffisante déjà dès l'an 2.000. Les possibilités de construire un troisième sas sur le canal de dérivation seraient fort limitées.

D'autre part, la construction de sas de 260 × 34—36 m répond entièrement à des conditions et exigences concrètes, ce qui ressort clairement des divers graphiques.

Tenant compte que pour le poussage il serait plus avantageux d'avoir des sas d'écluse dont la largeur serait de 36 m au lieu de 34 m, il est recommandé d'examiner — en tenant compte notamment de l'ouvrage hydro-technique en voie de construction dans le secteur des Portes de Fer —, la possibilité d'augmenter la largeur des sas d'écluse à 36 m sur tout le parcours du Danube de Bratislava à Brăila. Cette largeur correspondra mieux aux paramètres des bâtiments qui emprunteront les voies d'eau de la IV^e catégorie et qui navigueront sur le Danube après la construction des canaux de liaison du Danube au Rhin, à l'Oder et à l'Elbe. Il serait également utile que sur le secteur susmentionné du Danube la profondeur aux seuils des écluses soit augmentée de 4,5 m à 5,5 m, afin de permettre le passage de bâtiments maritimes plus petits et de bâtiments de navigation mixte mer-fluve.

Nous proposons de modifier comme suit le texte du § VI des Recommandations:

ad point 2 — Remplacer «Gönyü» par «Devín» et «km 1791» par «km 1879,50».

Modifier le point 3 comme suit:

«3. Sur le secteur Devín—Budapest (km 1879,50—1646,50):
 longueur utile au moins 260—310 m;
 largeur utile au moins 34—46 m;
 profondeur au seuil au moins 4,5 m.»

Annexe I

**Compositions de convois remorqués, admises conformément
 aux Dispositions fondamentales relatives à la sécurité
 de la navigation sur le secteur tchécoslovaque du Danube**

Direction	Secteur		Remarque
	en amont de Gönyü	en aval de Gönyü	
vers l'aval	Remorqueur + 1 chaland accouplé au remorqueur + 3—4 chalands remorqués en une rangée	Remorqueur + 2 chalands accouplés au remorqueur + 10 chalands remorqués en deux rangées	
vers l'amont	Remorqueur + 2—4 chalands remorqués à la file	Remorqueur + 10 chalands remorqués en 5 rangées	Sur le secteur supérieur, le remorquage de 6 chalands en 3 rangées est autorisé quand les chalands sont à lège

Capacité annuelle pratique des sas d'écluse des ouvrages hydrotechniques tchécoslovaque-hongrois, établie à titre d'orientation et compte tenu de ce que la majeure partie de la navigation se réalisera par poussage

Dimensions des sas d'écluse	Capacité d'éclusage annuelle (en 1000 tonnes)	
	écluse à un sas	écluse à sas accolés
230 × 24 m (4 chalands + remorqueur)	20,0	40,0
260 × 34 m (9 chalands + remorqueur)	26,0	52,0

Au cas où le remorquage continuerait à être pratiqué dans une certaine mesure, la capacité d'éclusage serait beaucoup plus petite.

Explications à l'Annexe 3

Les deux premières figures représentent les données de base, à savoir le nombre probable de péniches formant un convoi poussé sur la voie d'eau créée après la construction des ouvrages hydrotechniques et l'intensité de trafic envisagée d'ici l'an 2000 sur ce secteur du Danube.

Les deux autres figures représentent le nombre de péniches admissible dans un convoi poussé, ou éventuellement remorqué, établi en fonction des dimensions des sas d'écluse figurant dans les Recommandations en vigueur. Elles montrent clairement l'illogisme de la réduction de la composition des convois, qui n'est motivée ni par la modification du caractère du chenal ni par la diminution de l'intensité du trafic. Des sas d'écluse à petites dimensions rendraient nécessaire de regrouper deux fois les convois sur un court secteur de fleuve et, en ce qui concerne la capacité d'éclusage, ils seraient insuffisants pour l'intensité de trafic présumée d'ici l'an 2000 (voir l'Annexe) et ainsi il faudrait construire de nouveaux sas.

Les figures 5 et 6 indiquent que les modifications proposées aux Recommandations correspondent tant aux caractéristiques du chenal après l'achèvement de la construction des ouvrages hydrotechniques (création de bassins de retenue larges et profonds) qu'à l'intensité de trafic envisagée.

Les dites figures montrent qu'en amont de Bratislava le trafic-marchandises sera acheminé vers le Haut-Danube et vers les canaux des liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe.

	УСЛОВИЯ СУДОХОДСТВА CONDITIONS DE NAVIGATION	УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ CONDITIONS DE TRANSPORT
ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ DONNÉES DE BASE	<p>Возможное количество судов в толкаемом караване с точки зрения фарватера Nombre adéquat de péniches de poussage du point de vue du chenal</p>	<p>Ожидаемая интенсивность перевозок Intensité de transport attendue</p>
ШЛЮЗЫ ПО РЕКОМЕНДАЦИЯМ ОТ 1963Г. LES ÉCUSES D'APRÈS LES RECOMMANDATIONS DE 1963	<p>Возможное количество судов в толкаемом караване с точки зрения шлюзов Nombre adéquat de péniches de poussage du point de vue des dimensions des écluses</p>	<p>Мощность шлюзов Capacité des écluses</p>
ШЛЮЗЫ ПО ПРОЕКТУ ИЗМЕНЕННЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ LES ÉCUSES D'APRÈS LES RECOMMANDATIONS MODIFIÉES		

R A P P O R T**de la réunion d'experts des pays danubiens chargée
de l'examen des questions nautiques****(25 octobre — 4 novembre 1965)**

La réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques, convoquée en vertu du point 17 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966 afin d'examiner le texte préliminaire du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube ainsi que les annexes 1—7 du Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI), a tenu ses séances du 25 octobre au 4 novembre 1965.

Ont participé aux travaux de la réunion des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, 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; un représentant du Secrétariat de la CEE de l'ONU (Genève) a assisté à la réunion. (Voir annexe)

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube ont pris part aux travaux de la réunion MM. Stalio, Fekete, Feik, Atanassov, Gorbatchov, Kubica, Wolfzettel.

La réunion a été ouverte par M. Stalio, Directeur par interim du Secrétariat et des Services de la Commission.

M. Schlaffer (Autriche) a été élu président et M. Malovecky (Tchécoslovaquie), vice-président de la réunion.

Conformément à la décision de la XXIII^e session de la Commission du Danube, la réunion d'experts a poursuivi son travail sur le projet de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

En vertu du point 13 du plan de travail de la Commission du Danube, l'Appareil de la Commission a présenté à la réunion la documentation qu'il a élaborée en rapport avec l'introduction du CEVNI sur le Danube. Cette documentation, dressée sur la base du schéma mentionné dans le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques formé à la XXIII^e session de la Commission du Danube, et diffusée en temps voulu à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, a servi de base pour les travaux de la réunion.

L'Appareil de la Commission a présenté une information au sujet de la préparation de ladite documentation.

* Se trouve dans les archives.

A. Sur proposition du président, la réunion a commencé ses travaux par l'examen des questions restées ouvertes et des questions qui n'ont pas été traitées à la réunion d'experts tenue en décembre 1964.

En résultat de la discussion sur les feux à utiliser dans la navigation danubienne, les experts ont adopté trois catégories de feux, à savoir: «feu puissant», «feu clair» et «feu ordinaire».

Au cours de l'examen des articles traitant des dispositions relatives à la navigation au radar (art. 6.33 et 6.34) du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, la réunion a introduit les amendements suivants:

Article 6.33

Paragraphe 5 — Commencer ce paragraphe par les mots: «En outre, tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, naviguant par temps bouché, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran des bâtiments...»

Transférer la note 1. de bas de page au paragraphe 3 de la partie II «Recommandations spéciales».

Biffer la note 2. de bas de page au paragraphe 4.

La réunion a adopté le paragraphe 5 a) dans la rédaction suivante:

«a) au lieu du signal prescrit à l'article 6.31 ci-dessus, émettre à trois reprises trois sons de tonalités différentes se suivant sans interruption et ayant une durée totale de deux secondes environ. Les fréquences des tons doivent être comprises entre 165 Herz et 297 Herz. Entre le son le plus haut et le son le plus bas il doit y avoir un intervalle d'au moins 2 tons entiers. Chaque série de trois sons doit commencer, par le ton le plus bas et se terminer par le ton le plus haut. Le signal visé ci-dessus (3 fois 3 sons) doit être répété aussi souvent qu'il est nécessaire.»

Les experts ont jugé utile d'introduire dans la partie II le foot-note suivant se rapportant au paragraphe 1:

«Les autorités compétentes peuvent fixer les conditions techniques exigées des installations de radar et les concerter entre elles».

La réunion d'experts a jugé utile de recommander à la Commission du Danube d'inclure l'étude de cette question dans son plan de travail pour 1966/1967.

Article 6.34

Commencer cet article par les mots «Les bâtiments doivent, dès qu'ils entendent le signal visé...»

Au cours de l'examen des annexes au CEVNI, les experts ont formulé les observations et amendements suivants:

Annexe 1

Les experts ont estimé que la liste des lettres distinctives figurant dans cette annexe devrait comprendre uniquement les lettres distinctives des pays danubiens, et qu'il convenait de compléter cette liste par la lettre distinctive de la République Socialiste de Roumanie.

Annexe 2

Le représentant du Secrétariat de la CEE de l'ONU ayant informé la réunion que le Sous-Comité des transports par voie navigable n'a pas encore adopté de disposition définitive au sujet de l'Annexe 2, les experts ont décidé de remettre à plus tard l'examen de l'annexe en question.

Annexe 3

Page 1 — «Généralités», paragraphe 1 — Biffer provisoirement la deuxième partie de la phrase.

Page 2 — Remplacer dans le dernier croquis le feu jaune par un feu blanc.

Page 8 — III. A. 1. — Biffer le texte suivant: «Les autres bâtiments du convoi, sauf ceux qui se trouvent en dernière longueur du convoi; — le ou les bâtiments en dernière longueur du convoi», ainsi que les 4 croquis qui se rapportent à ce texte.

Page 9 — Biffer le texte et le croquis figurant sous III. A. 11.

Page 10 — III. B. 5 — Biffer les deux derniers croquis où figurent les ballons rouges et noirs ainsi que les mots «soit ballons» accompagnant ces croquis.

Page 11 — Les experts ont décidé de revenir sur l'examen des signaux figurant sur cette page.

Annexe 4 — Inclure cette annexe dans la partie II et modifier en conséquence le texte du littéra «p» de l'article 1.01.

Annexe 5 — Inclure cette annexe dans la partie II en y introduisant les amendements suivants:

Tableau 1

Remplacer dans la première colonne le chiffre 100 par 50 et dans la dernière colonne le chiffre 0,7 par 0,3.

Biffer la note *.

Biffer provisoirement la note ** (à réexaminer à la prochaine réunion).

Ajouter au chiffre 50 figurant dans la première colonne une note libellée comme suit:

«Pour les bâtiments venant d'autres bassins, les autorités compétentes peuvent admettre pour le feu blanc puissant une intensité lumineuse de 35—100 cd.»

Tableau 2

Remplacer dans la première colonne le chiffre 8 par 6,5.

Remplacer dans la dernière colonne le chiffre 1,5 par 1,0.

Biffer la note *.

Biffer provisoirement la note ** (à examiner encore une fois à la prochaine réunion).

Ajouter au chiffre 6,5 figurant dans la première colonne une note libellée comme suit:

«Pour les bâtiments venant d'autres bassins, les autorités compétentes peuvent admettre pour le feu blanc puissant une portée de 5,9—8,0 km».

Etant donné que l'Annexe 5 sera incluse dans la Partie II, le texte du littéra q) de l'article 1.01 est à modifier en conséquence.

Les experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne ont déclaré que leur délégation se propose de revenir sur cette question à la prochaine réunion.

Annexe 6

Biffer dans tout le texte les mots «catégorie I».

Page 3 —Revoir les signaux figurant sous point «E» lors de l'examen du texte correspondant.

Page 4 — Biffer le texte et les signaux figurant sous point «F».

Remplacer dans le point G. c) le mot «avalant» par «bâtiment».

Il a été précisé que les signaux figurant à la page 1, sous A «Signaux généraux», se rapportent également aux menues embarcations.

Annexe 7

Au cours de l'examen du *document de travail élaboré par l'Appareil de la Commission sur les signaux qui figurent dans l'Annexe 7 au CEVNI et ne se trouvent pas dans le Système de balisage uniforme du Danube*, la réunion d'experts a décidé d'apporter à ce document les amendements suivants:

Page 1 — (page 3 de l'Annexe 7 au CEVNI) — Points B. 2. a et B. 2. b, ajouter après les mots «à bâbord», respectivement «à tribord», les mots «et de s'y tenir».

Page 2 — (page 3 de l'Annexe 7 au CEVNI) — Points B. 4. a et B. 4. b — à biffer.

Remplacer dans le point C. 5. (page 5 de l'Annexe 7 au CEVNI) les mots «de la rive» par «du signal».

La réunion a estimé qu'après leur adoption par la session de la Commission du Danube les nouveaux signaux repris du CEVNI devraient être introduits dans le Système de balisage uniforme sur le Danube et dans l'Instruction sur le mode d'installation des signaux du SBUD.

B. Lors de l'examen du document de travail contenant les *articles et paragraphes des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube qui ne figurent pas dans le CEVNI*, les experts ont décidé d'y apporter les modifications suivantes:

Article 1 — Un nouveau texte a été élaboré et inclus dans le chapitre I (voir article 1.24.)

Articles 2 et 3 — Vu le caractère juridique de ces articles, la question de leur adoption est restée ouverte. Il a été décidé de les revoir à la prochaine réunion.

Article 4 — Les experts ont jugé opportun d'inclure cet article dans la partie I «Dispositions générales» en y apportant quelques modifications de rédaction. L'Appareil de la Commission a été chargé de préparer cette nouvelle rédaction et d'indiquer la place où il conviendrait de l'inclure. Cet article sera examiné à la prochaine réunion.

Articles 8 et 16 — Un projet de texte réunissant ces articles a été élaboré. Ce projet qui figure sous 1.08 sera examiné à la prochaine réunion.

Article 9, point 1 — Biffer les alinéas 1, 2, 3 et 5 et inclure l'alinéa 4 dans la partie II comme note au chiffre 2 de l'article 5.01.

Point 2 — A biffer.

Point 3 — A inclure dans la Partie II dans la rédaction suivante:

«Le balisage de tout le parcours navigable du Danube est effectué conformément aux dispositions du Système de balisage uniforme du Danube».

Point 4 — à inclure dans la partie II, et libeller le texte français comme suit:

«Il est interdit d'installer dans le chenal des engins et filets de pêche obstruant le chenal.»

Article 24 — Cet article a été inclus dans une nouvelle rédaction sous paragraphe 2 de l'article 1.19.

Article 26 — Inclure au début de l'article 3.36 les mots: «Les bâtiments affectés à des travaux de sauvetage ou allant prêter secours à un bâtiment en détresse, ainsi que...».

Article 38 — Cet article sera traité lors de l'examen de l'article 6.07.

Article 40 — En ce qui concerne cet article il a été décidé d'inclure dans la partie II une disposition selon laquelle les autorités compétentes édicteront des règles pour la navigation des bâtiments à voile naviguant sur leurs secteurs respectifs.

Articles 45, 59, 63, 65 et 66 — Biffer ces articles.

Article 68 — Cet article a été inclus dans une nouvelle rédaction sous 1.22.

Article 70 — Cet article est inclus dans une nouvelle rédaction sous 1.23.

Une référence portant sur cet article devra être faite dans la partie II. Le texte de cette référence sera élaboré en tenant compte des documents préparés au sein de la CEE au sujet du transport des marchandises dangereuses.

Article 72 — Biffer cet article.

Article 74 — Biffer cet article étant donné qu'il est reflété dans l'article 3.14.

Article 75 — Biffer cet article, vu les dispositions du nouvel article 1.23.

Article 78 — A biffer.

Article 79 — Le texte ci-dessous, qui a été proposé par l'expert de la délégation roumaine pour être introduit au début de l'article 6.12, sera examiné à la prochaine réunion.

«Navigation par pilotage

Le pilotage des bâtiments est obligatoire sur les secteurs des Administrations fluviales spéciales établies par la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Les Administrations fluviales spéciales assurent le pilotage des bâtiments conformément aux règlements et dispositions relatifs à la navigation sur les secteurs respectifs».

Articles 80 et 81 — A biffer.

Article 82 — Les dispositions de cet article devront être incluses dans le préambule des recommandations que la Commission adoptera au sujet de l'application des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Annexe 1 — Biffer les points 3, 11 et 12 ainsi que les remarques 1 et 2.

C. La réunion a ensuite examiné en deuxième lecture les articles 1.01 à 3.08 de la partie I *«Dispositions générales»* du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, et a formulé les observations et les amendements suivants:

CHAPITRE 1

Article 1.01

Modifier la rédaction des littéras p) et q) comme suit:

- p) Les termes «feu blanc»
«feu rouge»
«feu vert»
«feu jaune»
«feu bleu»

désignent les feux dont les couleurs déterminées par leurs lieux chromatiques d'émission répondent aux prescriptions des autorités compétentes.

- q) Les termes «feu puissant»
«feu clair»
«feu ordinaire»

désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions des autorités compétentes.

Ces feux peuvent avoir les portées approximatives suivantes:

- a) feu puissant blanc: 5,9—6,5 km

b) feu clair blanc :	3,9—5,3 km
rouge/vert :	2,8—5,0 km
jaune	2,9—4,6 km
c) feu ordinaire blanc :	2,3—3,0 km
rouge/vert :	1,7—3,2 km
jaune :	1,6—2,5 km
bleu :	1,0—2,3 km».

Les experts ont été d'avis que ce texte devrait être revu à la prochaine réunion.

Inclure dans la partie II les textes suivants qui se rapportent au littéra p) de l'article 1.01:

«Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que la couleur des feux des bâtiments ressortissant de leur pays réponde aux prescriptions de l'Annexe 1 aux présentes recommandations (Annexe 4 du CEVNI)»;

au littéra q) de l'article 1.01:

«Les autorités compétentes adopteront les mesures nécessaires afin que l'intensité lumineuse des feux des bâtiments ressortissant de leurs pays réponde aux prescriptions de l'Annexe 2 aux présentes recommandations (Annexe 5 du CEVNI)».

Article 1.02 — Conducteur

Le projet de texte ci-dessous proposé pour le paragraphe 2 sera examiné à la prochaine réunion.

«2. Tout convoi ou formation à couple doit être également placé sous l'autorité d'un conducteur ayant l'aptitude nécessaire à cet effet.

Dans le cas où un bâtiment motorisé, autre qu'un remorqueur de renfort temporaire, en assure la propulsion principale, le conducteur du convoi ou de la formation à couple est le conducteur dudit bâtiment.

Dans les autres cas, le conducteur devra être désigné en temps utile.»

Article 1.08

Le projet de texte ci-dessous proposé sera examiné à la prochaine réunion.

«Construction, grément et équipage des bâtiments

1. Les bâtiments doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation, et de manière à pouvoir satisfaire aux conditions du présent règlement.

Tout bâtiment muni d'une attestation de bord valable et dont le grément correspond aux énumérations de son attestation de bord, est considéré comme étant en règle avec les dispositions ci-dessus.

2. Tous les bâtiments, à l'exception des bâtiments d'un convoi poussés autres que le pousseur et de ceux qui sont mentionnés au paragraphe 3 ci-dessus, doivent avoir un équipage (conducteur compris) suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Les bâtiments non motorisés d'une formation à couple et certains bâtiments remorqués d'un ensemble rigide remorqué ne sont pas tenus d'avoir un équipage lorsque l'équipage des autres unités de la formation ou de l'ensemble est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.»

Article 1.11

Le texte proposé ci-dessous sera examiné à la prochaine réunion :

«Règlement de navigation

Un exemplaire du présent règlement doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des bâtiments qui ne sont pas tenus d'avoir un équipage.»

Article 1.19

Le texte actuel de cet article devient paragraphe 1; la réunion y a ajouté un nouveau *paragraphe 2* rédigé comme suit :

«Notamment les agents des autorités compétentes peuvent interdire, par ordre particulier, le départ du bâtiment lorsque

- a) le bâtiment n'est pas muni d'une attestation de bord ou si ce document n'est plus valable;
- b) l'équipage ou le gréement du bâtiment ne répond pas aux dispositions de l'article 1.08;
- c) le bâtiment n'est plus apte à naviguer à la suite d'une avarie;
- d) le bâtiment ne répond pas aux dispositions de l'art. 1.07.»

Les experts ont adopté provisoirement le texte susmentionné et ont décidé de le revoir et de le mettre au point à la prochaine réunion.

En outre, le chapitre I a été complété par les nouveaux articles suivants :

«Article 1.21 — Transports spéciaux

Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie navigable :

- a) de bâtiments de catégorie inusitée ou de bâtiments dont le déplacement nécessite l'utilisation de moyens exceptionnels;
- b) de constructions flottantes, autres que les bâtiments, y compris les établissements flottants et les radeaux.

Ces transports spéciaux ne sont admis que moyennant une autorisation spéciale ou générale délivrée ou édictée par les autorités compétentes des secteurs à parcourir et sont soumis aux conditions que ces autorités détermineront dans chaque cas ou en général.

Un conducteur doit être désigné pour chaque transport en tenant compte des dispositions de l'article 1.02.»

Les experts ont adopté provisoirement le texte susmentionné et ont décidé de le revoir à la prochaine réunion.

«Article 1.22 — Prescriptions de caractère temporaire

Les conducteurs ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placés les établissements flottants doivent se conformer aux prescriptions

de caractère temporaire édictées et publiées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur le fleuve, des manifestations publiques ou par les conditions de la voie d'eau.»

«Article 1.23 — Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses

Les bâtiments transportant des matières dangereuses telles que marchandises explosibles, radioactives, toxiques, agressives, ainsi que des matières inflammables, doivent se conformer aux prescriptions spéciales des autorités compétentes portant sur les conditions de stationnement, sur la manière de conserver ces marchandises à bord des bâtiments, sur la manutention de ces matières, ainsi que sur la sécurité de l'équipage. Ces prescriptions doivent être portées à la connaissance des bateliers.»

«Article 1.24 — Champ d'application du présent règlement

1. Le présent règlement s'applique sur la partie navigable du Danube de Ulm à la Mer Noire en suivant le bras de Sulina, avec accès à la mer par le canal de Sulina.

2. Il s'applique aussi sur les surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières des autorités compétentes, édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessitées par les circonstances locales ou les opérations de chargement et de déchargement.»

La réunion a adopté le texte du paragraphe 1 en tenant compte des dispositions de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube. En ce qui concerne le paragraphe 2, vu son aspect juridique, les experts ont jugé utile d'y revenir à la prochaine réunion.

L'expert du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne a fait remarquer que la fixation de la limite supérieure du champ d'application du règlement, vu sa liaison étroite avec la Convention elle-même, dépasse sa tâche comme expert en questions nautiques et que la décision à ce sujet ne pourrait être prise qu'en session de la Commission du Danube.

Tous les autres articles et points de ce chapitre ont été adoptés dans les rédactions établies lors de la première lecture.

CHAPITRE 2

Article 2.01

Les experts ont décidé d'inclure dans la partie II une remarque libellée comme suit: «Les autorités compétentes admettront pour les bâtiments venus d'autres bassins dans le Danube, et sur la base de reconnaissance mutuelle, les modifications suivantes aux marques d'identification des bâtiments:

ad paragraphe 1. a — Les bâtiments non motorisés ne sont pas tenus de porter leur nom de manière à être visible aussi de l'arrière.

ad paragraphe 1. b — Les bâtiments peuvent porter le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation soit sur les deux côtés du bâtiment, soit à l'arrière.

ad paragraphe 2. c — Les bâtiments ne sont pas tenus de porter le nom du propriétaire ou de l'organisation à laquelle ils appartiennent».

Article 2.02, paragraphe 2 — à libeller comme suit: «2. Toutefois, les canots de service d'un bâtiment porteront à l'intérieur ou à l'extérieur une marque qui permet d'identifier le propriétaire, complétée, le cas échéant, par le nom du bâtiment.»

Tous les autres articles et points de ce chapitre ont été adoptés dans les rédactions établies lors de la première lecture.

CHAPITRE 3

Article 3.01

Paragraphe 2 — Remplacer les mots «atmosphériques» par «de visibilité».

Paragraphe 3 — Remplacer les mots «des signaux visuels prescrits» par «de la signalisation prescrite».

Article 3.05

Paragraphe 3 — Ajouter après les mots «de pavillons» les mots «ou de panneaux».

Article 3.06

Biffer dans la dernière phrase les mots «ayant la puissance prescrite».

Article 3.07

Libeller cet article comme suit:

«Il est interdit de faire usage de lumière ou de projecteur si ceux-ci peuvent être confondus avec les feux ou signaux mentionnés au présent règlement ou s'ils peuvent nuire à la visibilité de ces feux ou signaux ou bien produire un éblouissement constituant un danger ou une gêne pour la navigation ou pour la circulation sur terre.»

La réunion a attiré l'attention du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe sur le fait que la lumière des projecteurs des voitures circulant sur les routes qui longent les voies d'eau entrave la navigation de nuit.

Article 3.08

Remplacer à tous les articles, sous le titre, le mot «signal» par «croquis».

Paragraphe 2a — Remplacer le mot «moitié» par «partie».

Point b) — Rédiger la dernière phrase de ce point comme suit: «Ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mât et en arrière de celui-ci, et dans la mesure du possible sur la partie la plus large du bâtiment. Ces feux doivent être masqués...»

Paragraphe 3 — Remplacer le chiffre 100 par 110.
Biffer le foot-note au point 2. c de cet article.

Article 3.09

Paragraphe 3 — Corriger dans le texte français la deuxième phrase du deuxième alinéa selon le texte russe. Libeller le troisième alinéa comme suit: «Il en est de même pour chacun des bâtiments motorisés manoeuvrant ensemble un autre bâtiment ou une construction flottante autre qu'un bâtiment, y compris un radeau ou un établissement flottant».

Paragraphe 4 — Libeller ce paragraphe comme suit: «Les bâtiments d'un convoi remorqué suivant le ou les bâtiments motorisés visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus doivent porter à la partie avant

un feu ordinaire blanc; ce feu peut être masqué de façon à ne pas gêner le conducteur du bâtiment.

Toutefois, si la longueur du convoi comprend une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée.»

Biffer le foot-note au *paragraphe 4*

Paragraphe 5 — Libeller ce paragraphe comme suit: «Le ou les bâtiments formant la dernière longueur d'un convoi remorqué doivent porter, outre le feu prescrit au paragraphe 4 ci-dessus, le feu de poupe prescrit au paragraphe 2. c de l'article 3.08. Si le convoi se termine par une rangée de plus de deux bâtiments accouplés, ce feu doit être porté seulement par les deux bâtiments extérieurs de la rangée».

Les experts ont décidé de conserver à ces deux articles les catégories de feux adoptées dans le texte du CEVNI.

Article 3.10

Paragraphe 1 — Remplacer le chiffre 100 par 110 et biffer les mots «et 3».

Paragraphe 2. a) ii) — Commencer ce sous-point par les mots: «Si la largeur du convoi dépasse 40 m

ii) un feu ordinaire blanc...»

A la fin du paragraphe a) ajouter le texte suivant: «Les feux visés sous i) doivent être portés par le bâtiment se trouvant près de l'axe longitudinal du convoi.»

Inclure le foot-note au point 2. a) i) dans la partie II.

Biffer le foot-note au point 2. a) ii).

Article 3.11

Paragraphe 2 — Remplacer les mots: «Tout bâtiment menant à couple une formation» par «Tout bâtiment motorisé faisant partie d'une formation à couple...»

Paragraphe 3 — Remplacer les mots: «Tout bâtiment mené à couple d'une formation» par «Tout bâtiment non motorisé faisant partie d'une formation à couple doit porter...»

Article 3.13

Libeller le titre de cet article comme suit: «Signalisation de nuit des menues embarcations faisant route, à l'exception des bâtiments naviguant à la voile».

Paragraphe 2 — Commencer ce paragraphe par les mots: «Lorsqu'une menue embarcation motorisée ne remorque ou ne mène...».

Paragraphe 3 — Libeller ce paragraphe comme suit: «Lorsqu'un convoi remorqué ne consiste que de menues embarcations ou se termine par des menues embarcations, la dernière embarcation, à l'exception des canots de service, doit porter le feu de poupe prescrit au paragraphe 2. c) de l'article 3.08».

Paragraphe 4 — Ajouter à la fin du paragraphe les mots: «à l'approche d'autres bâtiments».

Article 3.14

Paragraphe 1 — Libeller ce paragraphe comme suit:

«1. Les bâtiments transportant les matières inflammables indiquées à l'Annexe ... du présent règlement doivent porter, outre les feux prescrits par les autres dispositions du présent règlement,

un feu ordinaire bleu sur la partie arrière, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées, doivent porter la même signalisation.»

Les experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne ont déclaré qu'ils se proposent de revenir à cet article à la prochaine réunion.

Paragraphe 3, point b) Remplacer les mots «le ou les» par «les autres».

Point c) Remplacer les mots «le feu visible de tous les côtés» par les mots «le feu bleu».

Article 3.15

Paragraphe 1 — A libeller comme suit:

«1. Les bâtiments transportant des marchandises explosibles et autres énumérées à l'Annexe ... au présent règlement, doivent porter, outre les feux prescrits par d'autres dispositions du présent règlement,

un feu rouge...»

Paragraphe 3. b) Remplacer les mots «le ou les» par «les autres».

Point c) — Libeller ce point comme suit:

«c) Le pousseur doit porter, outre les feux prescrits au paragraphe 2. c) i) de l'article 3.10, le feu rouge prescrit au paragraphe 1 ci-dessus.»

Article 3.16

Paragraphe 1 — Libeller ce paragraphe comme suit:

«1. Les bacs ne naviguant pas librement, ainsi que les bacs naviguant librement mais accomplissant une courte traversée, en ligne droite et sans virer, entre débarcadères situés l'un vis-à-vis de l'autre, doivent porter...»

Paragraphe 2 — Commencer ce paragraphe par les mots: «Les autres bacs...»

Biffer le littéra a).

Le point i) devient a)
ii) devient b) et
iii) c)

A la fin du nouveau littéra b) remplacer la mention «sous i)» par «sous a)».

Biffer l'ancien littéra b) de cet article.

Article 3.19

Libeller cet article comme suit:

«Signalisation de nuit des constructions flottantes, autres que les bâtiments, faisant route.

Les constructions flottantes, autres que les bâtiments, y compris les radeaux et les établissements flottants, doivent porter des feux ordinaires blancs en nombre suffisant pour indiquer leurs contours.»

Article 3.20

Paragraphe 1 — Ajouter après les mots «à l'exception» les mots «des menues embarcations».

Paragraphes 1. a) et 2. — à corriger selon le texte russe.

Paragraphe 2 — Biffer la première phrase.

Ajouter après les mots «en stationnement» les mots «à l'exception des canots de service».

Inclure la remarque qui se rapporte à l'article 3.20 dans la partie II.

Article 3.21

Ajouter à la fin de cet article un nouvel alinéa libellé comme suit: «Si ces bâtiments stationnent dans les conditions visées au paragraphe 1 de l'article 3.20, seuls les bâtiments qui portent le feu ordinaire blanc doivent montrer le feu bleu prescrit ci-dessus.»

Article 3.23

Biffer le chiffre «1» et la lettre «a».

Article 3.25

Ajouter dans le titre, après les mots «des ensembles de bâtiments» les mots «des constructions flottantes autres que des bâtiments».

Ajouter dans le texte, après les mots «formations à couple» les mots «ensembles rigides remorqués, constructions flottantes autres que bâtiments».

Les experts ont décidé de réexaminer à la prochaine réunion la signalisation mentionnée à cet article.

Article 3.26

Remplacer dans le texte de cet article les mots «des perches» par «d'autres instruments de pêche».

Article 3.27

Libeller le premier alinéa de cet article comme suit: «Les engins flottants et les bâtiments exécutant des travaux hydrotechniques ainsi que les bâtiments échoués ou coulés doivent montrer...»

Biffer au point b) le mot «ordinaire».

L'expert roumain a été d'avis qu'il serait utile d'utiliser des signaux distinctifs pour baliser les bâtiments coulés et les engins flottants au travail et a proposé d'examiner cette question à la prochaine réunion.

Article 3.28

Paragraphe 1 — Exclure les mots «ou par d'autres dispositions applicables».

Paragraphe 2 — Faire concorder le texte russe de ce paragraphe avec le texte français.

Biffer la dernière phrase de ce paragraphe.

Ajouter à cet article un nouveau *paragraphe 3* libellé comme suit:

«3. Les ancrs des engins flottants (dragues, élévateurs, etc.) qui présentent un danger pour la navigation, doivent être signalées par une bouée ou un flotteur portant un feu blanc.»

Tous les autres articles et paragraphes de ce chapitre, jusqu'à l'article 3.28 inclus, ont été adoptés dans les rédactions établies lors de la première lecture.

*

En ce qui concerne la poursuite des travaux de préparation du projet des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, les experts ont été d'avis que l'Appareil de la Commission devrait préparer pour la session ordinaire de la Commission du Danube les documents de travail dans lesquels seraient inclus les observations, modifications et compléments formulés par la présente réunion, c'est-à-dire que l'Appareil aura à préparer une documentation contenant le texte intégral des articles qui ont été débattus et adoptés par la présente réunion. Cette documentation devra être dressée de façon à refléter d'une manière adéquate les modifications ou compléments introduits dans le texte original du CEVNI.

La documentation en question doit être diffusée en dû temps à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

La réunion d'experts estime nécessaire de poursuivre le travail dans le domaine de l'élaboration des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, et — tenant compte de la décision de la XXIII^e session de la Commission du Danube — de convoquer à cette fin une réunion pour le 13 décembre 1965.

MARCHANDISES EXPLOSIBLES

pour lesquelles les bâtiments qui les transportent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.15 et 3.22 (de nuit) et aux articles 3.33 et 3.38 (de jour)

1. *Les matières et objets explosibles*
lorsque leur poids brut total est supérieur à 5 kg.
2. *Les objets chargés en matières explosibles*
lorsque leur poids brut total est supérieur à 15 kg. Toutefois,
les douilles amorcées de cartouches et
les cartouches pour armes à feu portatives
seulement lorsque leur poids brut total est supérieur à 100 kg.
3. *Les inflammateurs, pièces d'artifice et marchandises similaires, à l'exception des allumettes de sûreté*
lorsque leur poids brut total est supérieur à 15 kg. Toutefois,
les mèches à combustion lente
seulement lorsque leur poids brut total est supérieur à 100 kg.
4. *Les combinaisons de différentes marchandises visées sous 1, 2 et 3*
lorsque $\frac{p_1}{P_1} + \frac{p_2}{P_2} \dots + \frac{p_n}{P_n} > 1$,
p₁, p₂ ... p_n étant les poids bruts de chacune de ces marchandises et P₁, P₂ ... P_n les poids maxima correspondants indiqués sous 1, 2 et 3 ci-dessus.
5. *L'ammoniac liquéfié ou dissous sous pression.*

MATIÈRES INFLAMMABLES

pour lesquelles les bâtiments qui les transportent doivent porter la signalisation prescrite aux articles 3.14 et 3.21 (de nuit) et aux articles 3.32 et 3.37 (de jour)

1. *Les liquides combustibles.* Sont considérés comme tels au sens du présent règlement les hydrocarbures et combustibles liquides à point d'inflammabilité inférieur ou égal à 100°C à une hauteur barométrique de 760 millimètres de mercure.

N'est pas considéré comme transport de matières inflammables le transport

- a) de liquides combustibles miscibles avec l'eau en toute proportion;
- b) de liquides combustibles d'une quantité ne surpassant pas 200 litres et transportés en colis;
- c) du combustible servant aux moteurs propulseurs et auxiliaires du bâtiment, si le combustible est renfermé dans des réservoirs spéciaux destinés à cet effet.

2. *L'éther sulfurique, le collodium, le sulfure de carbone et l'acide nitrique rouge fumant,* lorsque ces liquides sont transportés sur un bâtiment en quantité supérieure

- à 2 kg de sulfure de carbone ou
- à 10 kg d'un des autres liquides visés ci-dessus.

R A P P O R T**de la réunion d'experts des pays danubiens chargée
de l'examen des questions nautiques****(13—18 décembre 1965)**

La réunion d'experts pour les questions nautiques qui, conformément au point 17 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966 s'est tenue du 25 octobre au 4 novembre 1965, a jugé nécessaire de poursuivre le travail sur la question dont elle a été saisie et, tenant compte de la décision de la XXIII^e session de la Commission du Danube, a été convoquée pour le 13 décembre 1965. La réunion a tenu ses séances du 13 au 18 décembre 1965.

Ont participé aux travaux de la réunion des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchèqueoslovaque, 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 (Voir Annexe*).

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube ont pris part aux travaux de la réunion MM. Badescu, Fekete, Stalio, Feik, Atanassov, Gorbatchov, Kubica, Wolfzettel.

La réunion s'est déroulée sous la présidence de M. Schlaffer (Autriche), respectivement sous la vice-présidence de M. Malovecký (Tchécoslovaquie).

A. La réunion a poursuivi la deuxième lecture de la Partie I — «*Dispositions générales*» du projet de nouvelles *Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube* et y a introduit les précisions et amendements suivants:

CHAPITRE 3

Article 3.29 — Biffer le *paragraphe 4*.

Article 3.31 — Biffer la note de bas de page à cet article.

Article 3.32 — Libeller le *paragraphe 1* comme suit:

«1. Les bâtiments transportant les matières inflammables indiquées à l'Annexe . . . au présent Règlement doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent Règlement,

* Se trouve dans les archives de la Commission.

un cône bleu, pointe en bas, placé à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés.

Les bâtiments ayant transporté les matières visées ci-dessus en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées, doivent porter la même signalisation».

Ajouter au *paragraphe 3* de cet article un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Dans le cas d'un convoi poussé visé au *paragraphe 1* de l'article 3.10, le convoi ne doit porter le cône bleu que sur le pousseur.

Article 3.33 — Libeller le *paragraphe 1* comme suit :

« 1. Les bâtiments transportant des marchandises explosibles et autres visées à l'Annexe . . . au présent Règlement doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, un cône rouge, pointe en bas, placé en un endroit approprié et à une hauteur telle qu'il soit visible de tous les côtés ».

Ajouter au *paragraphe 3* de cet article un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Dans le cas d'un convoi poussé visé au *paragraphe 1* de l'article 3.10, le convoi ne doit porter le cône rouge que sur le pousseur ».

Article 3.34

Remplacer les mots « qui ne sont pas des menues embarcations » par les mots « dont la longueur ne dépasse pas 15 m ».

Article 3.35

Ajouter dans le premier alinéa après les mots « un pavillon » les mots « ou un panneau ». Dans le deuxième alinéa, commencer la phrase par « Le pavillon . . . ».

Article 3.36

Commencer cet article par les mots « Les bâtiments spéciaux et autres affectés à des travaux de sauvetage et allant prêter secours à un bâtiment en détresse, ainsi que les bâtiments . . . », la suite du texte reste inchangée.

Article 3.37 — Libeller cet article comme suit :

« 1. Les bâtiments visés à l'article 3.32, à l'exception des bâtiments faisant partie d'un convoi poussé, doivent porter le cône bleu prescrit au *paragraphe 1* de l'article 3.32.

2. Lorsqu'un convoi poussé en stationnement comprend un ou plusieurs bâtiments visés à l'article 3.32 le convoi doit conserver la signalisation supplémentaire prescrite au *paragraphe 3* de l'article 3.32. »

Article 3.38 — A libeller comme suit :

« 1. Les bâtiments visés à l'article 3.33, à l'exception des bâtiments faisant partie d'un convoi poussé, doivent porter le cône rouge prescrit au *paragraphe 1* de l'article 3.33.

2. Lorsqu'un convoi poussé en stationnement comprend un ou plusieurs bâtiments visés à l'article 3.33, le convoi doit conserver la signalisation supplémentaire prescrite au *paragraphe 3* de l'article 3.33 ».

Article 3.39 — A libeller comme suit :

« Les bâtiments à protéger contre les remous (voir Art. 6.20) peuvent porter

les (les) pavillon(s) ou le panneau rouge et blanc prescrit(s) à l'article 3.35 ».

Article 3.40

Remplacer le mot « perches » par « d'autres instruments de pêche ».

Article 3.41

Remplacer dans le paragraphe 1 le mot « porter » par « montrer », et ajouter dans les deux cas après les mots « un pavillon » les termes « ou un panneau ». Remplacer les points i) et ii) par a) et b).

Libeller la première phrase du paragraphe 2 comme suit :

« Les engins flottants au travail ainsi que les bâtiments effectuant des travaux hydrotechniques doivent porter . . . ».

Remplacer les points i) et ii) par a) et b).

Biffer au point a) les mots « ou noir ».

Le dernier alinéa de cet article devient paragraphe 3, et commence par les mots « Les pavillons ou panneaux . . . »

Article 3.42 — Libeller cet article comme suit :

« Les bâtiments dont les ancrs sont mouillées de telle manière qu'elles peuvent causer un danger pour la navigation, doivent signaler chacune de ces ancrs par un flotteur jaune.

Cette signalisation peut être remplacée par deux pavillons blancs placés l'un au-dessous de l'autre, du côté du chenal, et portés par le bâtiment lui-même. Le pavillon supérieur doit être placé à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement et à environ 1 m au-dessus de l'autre pavillon ».

Article 3.45 — A libeller comme suit :

*« Signalisation des bâtiments de la surveillance fluviale
(Croquis IV. 3)*

Les bâtiments affectés à la surveillance fluviale portent à l'avant, des deux côtés de la coque, comme signe distinctif, un losange blanc encadré d'un liseré bleu. En outre,

a) de jour, ils portent leur pavillon national et hissent une flamme blanche au centre de laquelle se trouve le signe distinctif susmentionné ;

b) de jour et de nuit, ils montrent un feu bleu scintillant si l'exercice de leurs fonctions l'exige ».

Article 3.47 — A libeller comme suit :

« 1. Si les dispositions du présent Règlement (voir article 7.07) ou d'autres dispositions applicables interdisent de stationner latéralement à proximité d'un bâtiment à cause de la nature de sa cargaison, ce bâtiment doit porter sur le pont, dans l'axe longitudinal, un panneau carré, muni, en bas, d'un triangle. Ce panneau carré doit, des deux côtés, être blanc bordé de

rouge et porter une diagonale rouge et le caractère «P» en noir. Le triangle doit, des deux côtés, être blanc et porter en chiffres noirs la distance en mètres sur laquelle le stationnement est interdit.

2. De nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment. »

CHAPITRE 4

Article 4.01

Paragraphe 2 — Remplacer le mot «peuvent» par «et des bâtiments qui ne sont pas munis d'une source électrique suffisante à cet effet, doivent...»

Paragraphe 3 — Biffer les mots «sauf disposition contraire particulière».

CHAPITRE 5

Article 5.01

Paragraphe 2 — A libeller comme suit :

«Sans préjudice des prescriptions du présent Règlement et des autres dispositions des autorités compétentes, les bateliers doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux visés au paragraphe 1 ci-dessus et placés sur la voie navigable ou sur ses rives.»

CHAPITRE 6

Article 6.01 — A libeller comme suit :

«Au sens du présent chapitre, le sens «amont» sur le Danube est le sens vers la source ».

Article 6.03

Paragraphe 2 — Ajouter après les mots «ne doivent être» les mots «montrés ou».

Article 6.04

Paragraphe 2 — Biffer le mot «visuel».

Paragraphe 3 — Libeller le point a) comme suit :

«a) de jour :

montrer vers tribord un feu puissant blanc scintillant ou un pavillon bleu clair; ces signaux doivent être nettement visibles de l'avant et autant que possible aussi de l'arrière.»

Biffer à la fin du paragraphe 3 le mot «constamment».

Article 6.05

Paragraphe 2 — Remplacer dans le texte russe les mots „своевременно подают“ par „должны своевременно подавать“.

Paragraphe 3 — Biffer les mots «en outre».

Paragraphe 5 — Libeller la deuxième phrase comme suit :

«Les conducteurs doivent alors prendre toutes les mesures possibles pour éviter ce danger».

Article 6.07

Paragraphe 1 — Biffer après le point b) les mots «Dans ces cas»; les points i) et ii) deviennent c) et d).

Libeller le point d) (ancien ii) comme suit:

«d) Lorsqu'un montant s'est déjà engagé dans un passage étroit, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le montant l'ait franchi».

Article 6.10

Paragraphes 1 et 2 — Réunir ces deux paragraphes en un seul à libeller comme suit:

«1. Sauf lorsque le dépassement ne peut faire surgir aucun risque d'abordage, le rattrapant peut dépasser à bâbord ou à tribord du rattrapé. Si le dépassement est possible sans que le rattrapé doive changer de route, le rattrapant ne donne aucun signal sonore.

Biffer le foot-note au paragraphe 1.

Modifier en conséquence le numérotage des paragraphes 3, 4, 5 et 6, qui deviennent paragraphes 2, 3, 4 et 5.

Article 6.12 — Biffer la note de bas de page à cet article.

Paragraphe 1 — Biffer le mot «canalisés».

Paragraphe 2 — Biffer le point a) et inclure le texte du point b) immédiatement après les mots «Dans un tel secteur».

Article 6.16

Paragraphe 2 — Biffer au début du texte russe les mots: «если указанные выше в п. I..». «Biffer les mots «pour entrer ou» (3 fois).

Le texte du paragraphe 3 vient à la fin du paragraphe 2. Le paragraphe 4 devient ainsi paragraphe 3.

Article 6.19 — Biffer le paragraphe 2, et le paragraphe 3 devient paragraphe 2.

Article 6.20

Paragraphe 3 — Libeller le point a) comme suit:

«a) les bâtiments effectuant des travaux hydrotechniques dans la voie d'eau»;

Article 6.23

Paragraphe 2 — Remplacer dans le texte français du point c) le mot «défendue» par «interdite».

Article 6.26

Paragraphe 1 — Biffer les mots «et des autres dispositions applicables».

Article 6.28

Paragraphe 3 — Libeller ce paragraphe comme suit :

«3. A l'approche des écluses, tout dépassement est interdit dans le secteur indiqué par les signaux A.2 (Ann. 7) sauf ordre spécial du personnel de l'écluse».

Paragraphe 8 — A biffer.

Les experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne ont exprimé des réserves quant à l'emploi des feux visés au paragraphe 6, point c) de cet article sur le secteur du Danube de la République Fédérale d'Allemagne.

Article 6.29 — Libeller la première phrase comme suit :

«Le passage aux écluses s'effectue selon l'ordre de l'arrivée aux lieux définis par les autorités compétentes».

Article 6.30

Paragraphe 1 — Faire du paragraphe 2 la dernière phrase du paragraphe 1 et biffer dans cette phrase les mots «en cas de besoin». Ainsi les paragraphes 3 et 4 deviennent paragraphes 2 et 3.

Dans le nouveau paragraphe 2 remplacer les mots «du risque de diminution» par «des conditions», et remplacer dans le texte russe le mot «обстоятельства» par «обязательства».

Article 6.32

Paragraphe 1 — Biffer aux points a) et b) les mots mis entre parenthèses «pour un observateur placé face à l'aval».

Article 6.33

Paragraphe 4 — A libeller comme suit :

«Lorsqu'un bâtiment utilise son installation de radar pour naviguer dans des conditions où, sans radar, la navigation serait impossible, deux personnes, dont une au moins doit être suffisamment au courant de cette méthode de navigation, doivent se trouver en permanence dans la timonerie».

Paragraphe 5 — Commencer ce paragraphe par les mots :

«En outre, tout avalant, à l'exception des menues embarcations, naviguant par temps bouché, aussitôt qu'il perçoit. . . ».

Cette modification a été introduite dans le texte adopté à la réunion précédente.

Les experts ont jugé opportun de proposer à la XXIV^e session de la Commission du Danube d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1966/1967 la question de l'étude de l'utilité de l'emploi des cartes radar sur les bâtiments naviguant sur le Danube à l'aide d'installation de radar.

Article 6.34

Les experts sont convenus de ne pas modifier le texte de cet article et de renoncer aux modifications qui y ont été apportées au cours de la réunion précédente.

CHAPITRE 7

Article 7.01 — Biffer les mots «et des autres dispositions applicables».

Article 7.03

Les experts ont été d'avis que la disposition figurant sous point g), qui traite le halage par traction mécanique près d'une berge, ne concerne pas le Danube. Toutefois, étant donné que cette question figure également dans les articles 6.06 et 6.11, ils se sont abstenus d'exclure ce point et ont proposé d'attirer l'attention du Secrétariat de la CEE de l'ONU sur ce fait, afin d'exclure ces articles du CEVNI.

Article 7.04 — Biffer les mots «Sur les autres voies navigables ou sections de voie navigable» et commencer cet article par les mots: «Il est interdit d'entrer...».

Article 7.05

Paragraphe 1 — Biffer les mots «Sur les autres voies navigables ou sections de voie navigable» et commencer ce paragraphe par les mots «Il est interdit de s'amarrer...».

Paragraphe 2 — A libeller comme suit:

«Il est interdit de se servir pour l'amarrage ou le déhalage d'objets tels que garde-corps, poteaux, bornes et colonnes, à moins qu'ils ne soient expressément affectés à cet usage».

Article 7.06

Paragraphe 1 — A libeller comme suit:

«Une garde efficace doit se trouver en permanence sur les radeaux et à bord des bâtiments en stationnement dans le chenal.»

Paragraphe 2 — Biffer le mot «Toutefois» et libeller le commencement de la phrase comme suit:

«Les bâtiments et radeaux stationnant en dehors du chenal ou amarés à la rive...»

Article 7.07

Le texte actuel devient paragraphe 1 de l'article, auquel il a été décidé d'ajouter un paragraphe 2 libellé comme suit:

«Il est interdit de stationner latéralement à un bâtiment transportant des matières explosibles (voir annexe...) et portant le feu ou signal visé aux articles 3.22 et 3.33 respectivement. Dans ce cas un convoi poussé, ou une formation à couple, est considéré comme une seule unité».

Les experts ont décidé d'inclure dans le chapitre 2 un nouvel article 2.05 libellé comme suit:

Article 2.05 — *Marques d'identification des ancrs.*

1. Les ancrs des bâtiments doivent porter en caractères indélébiles des marques d'identification qui doivent comprendre au moins le numéro d'immatriculation du bâtiment ou le nom du propriétaire (ou son abréviation habituelle).

Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bâtiment du même propriétaire, ces marques primitives peuvent être conservées.

2. La disposition du paragraphe 1 ne s'applique pas aux ancres des navires de mer ou des menues embarcations.»

Les experts ont adopté provisoirement les deux articles suivants, dont la place doit encore être précisée.

«Article 0.01 — Interdiction d'accès à bord

1. L'accès à bord des bâtiments transportant des matières explosibles ou inflammables (voir Annexes ... et ...) ou des matières radioactives est interdit à toute personne n'appartenant pas au service ou ne logeant pas à bord.

2. En stationnement, ces bâtiments, pour autant qu'ils sont reliés à la terre par une planche de bord, doivent porter les panneaux visés à l'article 3.43.

«Article 0.02 — Interdiction de fumer

1. Il est interdit de fumer ou d'employer des flammes ou feux ouverts à bord des bâtiments transportant des matières inflammables (voir Annexe...) ou des bâtiments ayant transporté ces matières en citernes, pour autant que celles-ci n'aient pas été dégazées.

Cette disposition ne s'applique pas à la partie du bâtiment servant au logement de l'équipage.

2. Ces bâtiments doivent porter les panneaux visés à l'article 3.44. De nuit, lorsque les bâtiments sont en stationnement, et pour autant qu'ils sont reliés à la terre par une planche de bord, les panneaux doivent être éclairés.»

L'expert de la République Socialiste de Roumanie a proposé un nouveau texte pour l'article 6.01:

«Article 6.01 — Règles de navigation

Les conducteurs de bâtiments naviguant sur le Danube se conforment aux règles de navigation établies par les Etats danubiens et par les Administrations Fluviales spéciales sur les secteurs de fleuve respectifs».

La réunion d'experts a décidé d'examiner ce texte à la prochaine réunion, et de déterminer la place où il pourrait être inclus.

A la suite des débats sur la Partie I «Dispositions générales», les experts sont convenus de l'appeler «Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube».

B. La réunion a examiné en deuxième lecture les *Annexes 1—7 du CEVNI* et y a apporté les modifications suivantes:

Annexe 3

Les experts ont indiqué que par suite des modifications apportées dans le chapitre 3, l'Appareil devra apporter les modifications correspondantes dans le texte et les croquis de cette annexe.

Annexe 6

Le titre du signal figurant sous «E» a été libellé

«E. Signaux de sortie des ports et des voies affluentes.»

Les experts ont décidé de conserver provisoirement le signal figurant sous «F» qui avait été biffé à la réunion précédente, et de libeller comme suit le titre y relatif :

«F. Signaux pour priorité de passage.»

Ce signal ainsi que le renvoi à l'article auquel il se réfère seront examinés encore une fois à la prochaine réunion.

Il a été décidé de conserver le mot «avalant» dans le titre du signal G.c, qui avait été modifié à la réunion précédente.

Annexe 7

Les experts ont décidé de conserver les signaux «B. 4. a)» et «B. 4. b)» qui ont été biffés à la réunion précédente.

C. Au cours de l'examen du document de travail «Partie II — *Recommandations spéciales*» les experts y ont apporté les précisions et amendements suivants :

Article 1.01 — Ajouter après le texte qui se rapporte aux points p) et q) un texte ainsi conçu :

«Les autorités compétentes admettront un délai transitoire de 5 années pour l'accomplissement des dispositions ci-dessus.»

Articles 1.02, 1.08 et 1.09 — A remplacer par le texte suivant :

Article 1.02 — *Conducteur*

Article 1.08 — *Equipage des bâtiments et des radeaux*

Article 1.09 — *Tenue de la barre*

Les autorités compétentes fixeront la qualification de l'équipage (conducteur compris) des bâtiments ressortissant de leur Etat et établiront lesquels des membres de l'équipage doivent posséder un certificat correspondant. Elles prescriront que les certificats susmentionnés doivent être à bord du bâtiment lorsqu'il fait route. Les certificats de l'équipage émis par l'autorité compétente d'un pays danubien seront reconnus valables par les autorités des autres pays danubiens.»

Le texte susmentionné a été adopté provisoirement et sera réexaminé à la prochaine réunion.

Articles 3.11, 3.14, 3.15 — A biffer

Article 3.16 — A libeller comme suit :

«*Ad b)*

Les autorités compétentes peuvent prescrire seulement un feu ordinaire.»

Ce texte a été adopté provisoirement et sera réexaminé à la prochaine réunion afin d'être éventuellement inséré dans une rédaction modifiée dans le texte même des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Inclure un nouveau texte qui se rapporte à l'article 3.26.

Article 3.26

«Les autorités compétentes interdiront d'installer dans le chenal des filets de pêche ou d'autres instruments de pêche obstruant le chenal.»

Articles 3.31, 3.32 et 3.33 — A biffer.

Article 3.34 — Biffer les mots «ne pas prescrire cette signalisation ou...»

Inclure un nouveau texte qui se rapporte à l'article 3.40

«*Article 3.40*

Les autorités compétentes interdiront d'installer dans le chenal des filets de pêche ou d'autres instruments de pêche obstruant le chenal.»

Article 4.01

«*Ad paragraphe 2.*

Les autorités compétentes admettront un délai transitoire de 5 années pour l'accomplissement des dispositions ci-dessus.»

Article 5.01 — A biffer.

Inclure un nouveau texte qui se rapporte au chapitre 5:

«*Chapitre 5 — Généralités*

Les autorités compétentes peuvent, en cas de besoin, régler la navigation sur certains secteurs en recourant également à des signaux montrés par des stations de signalisation. Ces signaux doivent être conformes aux recommandations de la Commission du Danube concernant l'unification des signaux des stations de signalisation (doc. CD/SES 22/12).

Le balisage de tout le parcours navigable du Danube est effectué conformément aux dispositions du «Système de balisage uniforme sur le Danube», adopté par la Commission du Danube.

Les autorités compétentes informeront la batellerie des modifications survenues sur la voie navigable et des modifications du balisage en éditant dans ce but des Avis aux navigateurs.»

Article 6.02 — A biffer.

Insérer un nouveau texte qui se rapporte à tout le chapitre 6.

«*Chapitre 6 — Menues embarcations et bâtiments navigant à la voile*

Les autorités compétentes peuvent fixer les règles à appliquer par les menues embarcations les unes vis-à-vis des autres et les règles à appliquer par les bâtiments navigant seulement à la voile. Ces règles ne doivent prévoir aucun signal visuel et aucun signal acoustique autre que les signaux généraux figurant dans la section A de l'Annexe 6 au présent Règlement.»

Articles 6.10 et 6.12 — A biffer.

Article 7.05

«*Ad paragraphe 1*

Les autorités compétentes peuvent prescrire que pour certaines sections du fleuve l'amarrage à la rive est généralement interdit.

Dans ce cas les sections de rive qui sont destinées à l'amarrage doivent être indiquées. Les lieux d'amarrage publics sont à indiquer par le signal d'autorisation E.7 (Annexe 7).»

La réunion a décidé d'intituler la Partie II: «Recommandations spéciales portant sur l'application des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube par les autorités compétentes des pays danubiens».

Quant aux exceptions et aux facilités que les autorités compétentes d'un pays danubien admettent pour les bâtiments ressortissant de leur pays en ce qui concerne l'application de certains articles du nouveau règlement, les experts ont jugé qu'il serait utile que ces exceptions et facilités soient également reconnues par les autorités des autres pays danubiens.

La réunion d'experts a été d'avis que pour la poursuite de son travail il serait nécessaire que l'Appareil de la Commission prépare pour la session ordinaire de la Commission du Danube le texte intégral du projet de nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube en tenant compte de toutes les modifications et de tous les amendements apportés par la présente et par la précédente réunion d'experts pour les questions nautiques. L'Appareil devra en outre apporter dans les textes et croquis des annexes au nouveau règlement (Annexes 1—7 au CEVNI) les corrections correspondantes en vertu des modifications adoptées.

R A P P O R T**de la réunion d'experts des pays danubiens chargée
de l'examen des questions de radiocommunications sur le Danube****(17—21 janvier 1966)**

La réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions de radiocommunications, convoquée en vertu du point 18 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966 afin d'examiner le projet de Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube, a tenu ses séances du 17 au 21 janvier 1966.

Ont participé aux travaux de la réunion des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchèqueoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, ainsi que des experts du Ministère du Transport et du Ministère de la Poste et des Télécommunications de la République Fédérale d'Allemagne et un représentant de l'Union internationale des télécommunications (voir Annexe*).

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube ont pris part aux travaux de la réunion MM. Fekete, Feik, Atanassov, Gorbatchov, Nikolov, Kubica, Wolfzettel, Sfetea.

La réunion a été ouverte par le Secrétaire de la Commission du Danube, M. F. Pišek qui, dans son allocution, a souligné l'importance de l'unification des services de radiocommunications dans la navigation danubienne et des tâches de la réunion d'experts.

Sur proposition de M. Solčansky (Tchécoslovaquie), M. Benkő (Hongrie) a été élu président de la réunion.

La réunion d'experts a écouté l'information de l'Appareil de la Commission sur la question traitée.

Conformément au point 18 du plan de travail pour 1965/1966 et aux instructions de la XXIII^e session de la Commission du Danube, la réunion d'experts a examiné le projet de Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube (Annexe 2 au doc. RE/1964—2*) en tenant compte des opinions communiquées par écrit par les organismes compétents des pays danubiens, ainsi que des observations exprimées oralement par les experts.

La réunion a examiné le projet de Recommandations article par article.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Lors de la discussion, les experts ont apporté au projet des modifications et des compléments. Le projet amendé des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube est annexé au présent rapport (Annexe 2*).

Le représentant de l'Union internationale des télécommunications a donné plusieurs explications et communiqué à la réunion certaines considérations dont les experts ont tenu compte en examinant le projet.

Au cours de la discussion, les experts ont décidé d'exclure du projet de Recommandations l'article 2 relatif au système des radiocommunications dans la navigation danubienne. Toutefois, tenant compte du fait que, vu les installations existantes, on utilise à l'heure actuelle la télégraphie et la téléphonie, ils ont estimé utile qu'afin de tenir compte du développement technique dans ce domaine, prévisible dans un proche avenir, les organismes compétents des pays danubiens continuent à étudier la question de savoir de quelle manière, dans quelle mesure et quand il sera possible de remplacer le système de radiocommunications existant par un autre système. Diverses opinions ont été formulées au sujet de l'utilisation des ondes décamétriques et métriques.

En ce qui concerne les dispositions de l'article 4 «Codes utilisés dans le service des radiocommunications», les experts ont estimé opportun de demander à la XXIV^e session de la Commission du Danube d'inclure dans le plan de travail pour 1966/1967 un point prévoyant l'étude de l'efficacité des codes indiqués dans l'article 4 du projet de Recommandations et de la définition des signaux de code pour la radiotélégraphie et la radiotéléphonie, les plus appropriés pour la sécurité dans la navigation sur le Danube.

Lors de l'examen des dispositions de l'article 5 «Nature des services», les experts ont débattu la question de la liaison entre les bâtiments. Quelques experts ont été d'avis que les questions de la rencontre, du dépassement et du croisement dans les passages étroits, etc., où l'on pourrait se servir du service des radiocommunications entre bâtiments, sont réglées par les règles de route; en conséquence, la réunion n'a pas inclus dans le projet de Recommandations des dispositions pour cette nature de liaison.

D'autres experts, par contre, ont estimé que la liaison entre bâtiments est utile et nécessaire et qu'à leur avis il convenait de prévoir cette liaison dans le projet.

En rapport avec l'examen de l'article 7, le représentant de l'Union internationale des télécommunications a soumis à la réunion une note sur la procédure à suivre pour l'assignation des fréquences communes pour l'appel et les messages de détresse en radiotélégraphie et radiotéléphonie dans la navigation sur le Danube.

Tenant compte des explications données par le représentant de l'UIT, la réunion d'experts a estimé que du point de vue de la procédure à suivre pour l'assignation, en collaboration avec l'IFRB, des fréquences communes dont il est question dans l'article 7 des Recommandations, il conviendrait que, dans chacun des pays danubiens, l'entreprise de navigation danubienne saisisse de la question, dès la fin de la réunion des experts, l'administration de télécommunications du pays afin de lui communiquer tous les renseignements voulus pour qu'elle puisse coopérer efficacement avec les autres administrations de télécommunications concernées.

* Se trouve dans les archives.

Il est désirable que tout effort soit déployé afin que le 30 juin 1967 les fréquences communes soient déterminées et puissent être assignées et utilisées.

Les experts ont tous été d'avis qu'il convenait de poursuivre l'étude de la question de l'utilisation d'ondes métriques dans la navigation danubienne. Pour ce faire, ils ont jugé nécessaire de proposer à la XXIV^e session de la Commission du Danube d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1966/1967 l'étude de l'opportunité d'utiliser des ondes métriques pour les radiocommunications dans la navigation danubienne.

La réunion d'experts a estimé que le projet remanié et complété des Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation danubienne serait à soumettre à l'examen et à l'approbation de la XXIV^e session de la Commission du Danube. Il serait donc nécessaire que les organes compétents de tous les pays danubiens envoient à l'Appareil avant le 31 mars 1966 les données à inclure dans les Annexes 1 et 2 du projet de Recommandations.

RAPPORT

de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube

(15—23 mars 1966)

La réunion d'experts chargée de poursuivre l'examen de la question du développement de la coopération scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube, convoquée en vertu du point 26 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966, a tenu ses séances du 15 au 23 mars 1966.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, 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 (Voir Annexe)*.

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont participé MM. Badescu, Fekete, Stalio, Feik, Nikolov, Radovinović, Gorbatchov, Tarapčik, Tomachev, Babič, Kubica.

La réunion a été ouverte par M. S. Koller, Vice-président de la Commission du Danube.

Sur proposition de M. Kharizanov (Bulgarie), M. Kincel (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion.

Sur proposition de M. Afanassiev (Union Soviétique), M. Glasel (Autriche) a été élu vice-président de la réunion.

La réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Participation à la Décennie hydrologique internationale.
 2. Questions d'organisation du déroulement de la prochaine conférence des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques.
 3. Examen des propositions relatives au développement de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube.
- La réunion a entendu l'information de l'Appareil de la Commission sur les divers points de l'ordre du jour.

Pour l'examen des points de l'ordre du jour adopté, la réunion d'experts disposait des opinions et propositions reçues de la part de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie et de l'Union Soviétique.

A l'issue de l'examen des points de l'ordre du jour la réunion d'experts est arrivée aux résultats suivants :

* Se trouve dans les archives de la Commission.

ad point 1 de l'ordre du jour

L'opinion exposée ci-dessous a été exprimée par les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Union Soviétique et de la Tchécoslovaquie et soutenue par les experts du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne.

Le programme de la Décennie hydrologique internationale en cours présente une grande importance scientifique et pratique pour de nombreuses branches de l'économie nationale, et notamment pour le développement de la navigation sur le Danube. La Commission du Danube qui, depuis de longues années déjà, réalise la coordination dans le domaine de l'hydro-météorologie du bassin du Danube ne peut se tenir à l'écart de cette importante manifestation internationale.

La DHI envisage la réalisation de trois sortes de programmes : régionaux, nationaux et internationaux.

Les programmes régionaux qui sont appelés à réaliser la coopération pour les bassins fluviaux comprenant quelques pays sont en relation directe avec l'activité de la Commission du Danube, qui doit prendre la part la plus active dans la réalisation des programmes relatifs au bassin danubien.

Toutefois, jusqu'à présent il n'existe pas de programme régional pour le bassin du Danube et il n'y a pas d'autre organisation de laquelle on pourrait attendre l'établissement d'un tel programme.

Une des tâches urgentes de la Commission du Danube est de contribuer à l'élimination de cette lacune dans un proche avenir, vu que la DHI a commencé il y a deux ans déjà.

Parmi les questions figurant dans le programme régional et se rapportant à l'activité de la Commission du Danube, il convient de mentionner en premier lieu le rassemblement et l'échange de données hydrologiques et de publications nationales, la publication en commun de données, et l'établissement d'une forme unique pour ces publications. La Commission du Danube a réalisé un grand travail dans ce domaine, mais il lui incombe non seulement de poursuivre, mais également de développer et de perfectionner cette activité dans le futur.

En ce qui concerne les recherches scientifiques faisant partie du programme de la DHI, les problèmes de la formation des débits nival, pluvial et d'étiage sur le Danube revêtent une importance primordiale pour la Commission du Danube. L'étude couronnée de succès de ces questions contribuerait sans aucun doute à l'élaboration de méthodes mieux fondées pour la prévision hydrologique. L'étude de la formation des seuils aidera dans l'élaboration des méthodes de prévision des profondeurs, méthodes encore faiblement développées.

L'une des formes de la coopération régionale est la conclusion d'accords bilatéraux. Toutefois, malgré leur importance évidente et la nécessité d'en étendre la pratique, ils ne peuvent constituer la forme fondamentale de la coopération régionale.

Les programmes nationaux sont un autre aspect important de la DHI. Ils sont réalisés par les comités nationaux pour la DHI sur le territoire de leur pays respectif. Il serait désirable que l'Appareil de la Commission dispose de ces programmes pour information.

Les programmes internationaux envisagent des mesures exigeant la participation de tous ou de la majorité des pays. Il serait utile que l'Appa-

reil de la Commission du Danube reçoive des informations au sujet de ces mesures, soit directement des pays danubiens, soit par l'entremise des organisations internationales, et notamment de l'OMM.

Les experts roumains ont exprimé l'opinion suivante:

« Les recherches scientifiques hydrologiques dans le cadre de la DHI comprennent un vaste champ qui dépasse de loin le domaine plus restreint qui intéresse directement la navigation danubienne et en même temps l'activité de la Commission du Danube.

Dans tous les pays danubiens ont été déjà formés des comités nationaux pour la DHI, qui ont élaboré des programmes complexes de recherches scientifiques dans le domaine de l'hydrologie.

La question de l'élaboration d'un programme régional de recherches scientifiques pour tout le bassin du Danube revient directement aux comités nationaux des pays danubiens qui disposent de toutes les données nécessaires.

D'après l'opinion des experts roumains, la Commission du Danube ne peut pas s'occuper de problèmes d'hydrologie scientifique de tout le bassin du Danube parce que ces problèmes n'entrent pas dans sa compétence et ne reviennent pas comme tâches de la Commission conformément aux prévisions de la Convention de 1948.

L'Appareil de la Commission du Danube aura la possibilité de fructifier les résultats qui seront obtenus par l'activité des comités nationaux et régionaux dans toutes les questions qui intéressent directement les besoins de la navigation sur le Danube en utilisant les matériaux élaborés dans le cadre de la DHI par les pays participant à cette activité.

Il est souhaitable que la Commission soit invitée par les comités nationaux ainsi que par les comités régionaux de la DHI de prendre part, par des fonctionnaires de l'Appareil de la Commission, en qualité d'observateurs, aux diverses manifestations de la DHI qui intéressent la navigation sur le Danube. Les observateurs de la Commission participeront à la DHI comme aux autres manifestations des organisations internationales où la Commission du Danube est invitée. Il va de soi qu'en cette qualité ils ne doivent pas prendre de position au nom des Etats danubiens membres de la Commission, exprimer des opinions dans des questions qui engagent la Commission ou dans des questions dans lesquelles n'ont pas été prises des décisions par la Commission.»

L'expert yougoslave a exprimé l'opinion suivante:

« Les résultats des recherches scientifiques à obtenir par la DHI dans le domaine de l'hydrologie, surtout en ce qui concerne les prévisions des niveaux d'eau pour les besoins de la navigation, présentent de l'intérêt pour la Commission du Danube. Pour cette raison, le Service hydrométéorologique yougoslave partage l'opinion que la Commission du Danube, par l'entremise de son Appareil, doit prendre part à cette activité.

La participation active de la Commission, c'est-à-dire de son Appareil, à la DHI pourrait se manifester de manière telle que la documentation et les matériaux mis à la disposition de l'Appareil par les Etats danubiens servent de base lors de l'élaboration éventuelle d'un rapport scientifique ou d'une étude, si la Commission était saisie d'une telle demande. C'est cette contribution de la Commission qui est la seule réelle et possible, tenant

compte des dispositions sur lesquelles sont fondés le travail, les tâches, le fonctionnement et l'activité de son Appareil.

Il va de soi que la contribution de la Commission à l'activité de la DHI ne devrait pas impliquer de nouvelles obligations et de nouvelles tâches aux services hydrométéorologiques des pays danubiens en dehors de celles qui relèvent de l'activité normale dans le cadre de la compétence de la Commission du Danube dans le domaine de l'hydrométéorologie et qui sont établies par le texte de la Convention de 1948 et dans d'autres documents relatifs à la compétence de la Commission. »

ad point 2 de l'ordre du jour

Au cours de l'examen du point 2, la réunion d'experts a écouté l'information de l'expert tchécoslovaque sur la préparation de la IV^e Conférence pour les prévisions hydrologiques.

L'expert tchécoslovaque a communiqué que l'examen de cette question au sein du comité national pour la DHI est en voie d'achèvement. En même temps, on constitue actuellement le comité préparatoire de la Conférence. Ce comité est composé de représentants des organisations de l'économie des eaux de la Tchécoslovaquie et y seront également invités des représentants des instituts intéressés des pays danubiens. La réunion du comité d'organisation sera convoquée en mai 1966, à Smolenice, pour examiner l'ordre du jour de la Conférence.

L'expert tchécoslovaque a prié la réunion d'exprimer ses désirs en ce qui concerne l'organisation de la Conférence et les thèmes qui seraient à traiter, désirs qu'il pourrait transmettre au comité national pour la DHI.

En conclusion, l'expert tchécoslovaque a invité à la Conférence tous les experts présents à la réunion ainsi que les fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission.

La réunion d'experts a souhaité aux organes tchécoslovaques compétents du succès dans cette tâche difficile et honorifique qu'est la tenue de la Conférence. Quelques experts ont exprimé le désir de voir introduire dans le programme de la Conférence des rapports consacrés aux conditions de la formation des seuils et à la prévision des profondeurs sur les seuils, ainsi qu'à l'efficacité des prévisions hydrologiques.

Les experts roumains ont exprimé l'opinion suivante :

« A l'occasion des conférences précédentes, la majorité des dirigeants des instituts de recherches scientifiques sur les prévisions hydrologiques des pays danubiens ont été d'accord sur une formule d'organisation qui a été appliquée et qui a prouvé sa viabilité.

Vu les résultats obtenus par les trois conférences tenues à Budapest, Graz, Bucarest, et leur succès qui a été remarqué aussi par la Commission du Danube, les experts roumains considèrent qu'il n'est pas utile et opportun de chercher de nouvelles formes d'organisation pour la prochaine conférence. Les experts roumains considèrent de même que l'organisation du déroulement de la prochaine conférence relève complètement du ressort des organes compétents du pays qui a pris le soin d'organiser cette conférence. La Commission du Danube n'est pas le cadre adéquat pour organiser la dite conférence et se prononcer sur son programme complexe.

La Commission du Danube, d'après l'avis des experts roumains, pourra participer, par des fonctionnaires de son Appareil invités, à la conférence de Bratislava comme elle a participé aux conférences précédentes.

Les résultats obtenus à cette conférence par les spécialistes des pays danubiens pourront être utilisés par l'Appareil de la Commission pour les besoins de la navigation afin de réaliser les tâches prévues par la Convention de 1948.»

L'expert tchécoslovaque a exposé l'opinion des organes compétents tchécoslovaques et notamment du comité national pour la DHI, qui estime que l'activité d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube dans le cadre de la Commission du Danube contribuerait dans une large mesure à une meilleure organisation de la Conférence.

L'expert yougoslave a exprimé l'opinion suivante :

«Les trois conférences hydrologiques des pays danubiens, tenues à Budapest, Graz et Bucarest ont démontré leur valeur pratique. Les débats qui se sont déroulés à ces conférences, et surtout les rapports y soumis en ce qui concerne les prévisions des niveaux d'eau pour les besoins de la navigation, présentent une grande contribution au développement de la science hydrologique et également à l'échange des expériences acquises dans ce domaine scientifique.

La quatrième conférence, prévue pour 1967 à Bratislava, aura la même valeur et la même importance.

Les organes compétents yougoslaves apprécient la décision déjà prise à la Commission du Danube, par laquelle les fonctionnaires de la Section hydrométéorologique de l'Appareil participent d'une manière active à ces conférences, en y soumettant des exposés qui contiennent des renseignements ainsi que des informations sur le travail accompli ou en cours dans ce domaine à la Commission.

C'est une contribution active, positive et affirmative qui devrait être poursuivie à la prochaine conférence de Bratislava, ainsi qu'à l'avenir.»

ad point 3 de l'ordre du jour

Lors de l'examen du point 3 de l'ordre du jour, les débats ont porté sur l'extension de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube.

La Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube prévoit qu'il entre dans les attributions de la Commission de coordonner l'activité du service hydrométéorologique sur le Danube, de publier un bulletin hydrologique unique et des prévisions hydrologiques de courte et de longue durée sur le Danube.

La réunion d'experts a relevé l'importance du développement des recherches hydrologiques pour les besoins de la navigation dans les cadres de la compétence de la Commission du Danube.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique, ainsi que les experts du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne, ont accordé une attention particulière à ce que pour l'accomplissement dudit point de la Convention il est nécessaire d'étudier de manière approfondie les conditions de la formation du

régime hydrologique du Danube. De leur avis, non seulement l'étude du régime naturel du Danube, mais également l'étude du régime du fleuve régularisé a une grande importance pour la navigation. Ils ont également constaté qu'il n'y a pas en dehors de la Commission du Danube un organe international qui pourrait coordonner de telles études.

Les experts roumains ont exprimé l'opinion suivante :

«La navigation sur le Danube est toujours intéressée d'avoir à sa disposition des données et des renseignements courants tenant du domaine de l'hydrométéorologie appliquée, mais dans le volume nécessaire à ses besoins directs.

Le domaine de l'hydrologie scientifique générale est très vaste et en même temps il est étroitement lié à d'autres branches scientifiques aussi très larges, comme par exemple la météorologie.

Les experts roumains ne considèrent pas possible, raisonnable et ni dans l'intérêt du développement de l'activité scientifique des pays danubiens de donner à la navigation le rôle dirigeant dans la coordination de l'organisation générale des recherches scientifiques hydrologiques ou hydrométéorologiques pour le bassin du Danube.

La coordination et l'organisation centralisée de plans à long terme de recherches scientifiques du domaine hydrologique, soit par la Commission, soit par un institut quelconque désigné ou nommé par la Commission, comme il a été proposé par certains experts pendant la réunion, n'est pas possible, compte tenu que seuls les Etats peuvent résoudre les questions qui regardent les plans de recherches scientifiques à long terme, plans qui sont étroitement liés à leurs plans de développement économique.

L'organisation de la coordination scientifique pour tout le bassin du Danube et pour tout le domaine de l'utilisation des eaux et des ressources hydrologiques des pays danubiens n'entre pas dans la compétence de la Commission, tel que prévu par la Convention de 1948.

Pour ces considérations, les experts roumains n'ont pas été en mesure de prendre part à la discussion point par point du projet de décision proposé à la présente réunion.»

L'expert yougoslave a exprimé l'opinion suivante :

«En ce qui concerne la proposition relative à l'établissement d'un groupe permanent qui aurait comme mandat l'examen des problèmes sur la collaboration scientifique de l'hydrologie du bassin danubien, l'expert yougoslave a communiqué que toutes les autorités compétentes en Yougoslavie, intéressées dans cette question, se sont prononcées contre l'établissement d'un tel groupe d'experts au sein de la Commission du Danube.»

La réunion d'experts, à l'exception des experts de la Roumanie et de la Yougoslavie, a débattu le projet de décision de la Commission du Danube relative à la constitution d'un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube. Les experts qui ont participé à son examen ont jugé utile de soumettre à la XXIV^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

«Vu l'importance de la prévision hydrologique et vu aussi l'importance du calcul des prévisions, qui assurent la sécurité et la rentabilité de la navigation sur le Danube :

a) tous les pays danubiens ont considérablement développé les bases scientifiques et les méthodes de la prévision et du calcul des prévisions hydrologiques;

b) la Commission du Danube a établi et systématiquement développé le réseau des stations hydrologiques et météorologiques, comme la base d'un service hydrologique international pour l'échange des informations;

c) les conférences des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques tenues à Budapest, Graz et Bucarest ont élargi et renforcé les contacts directs entre les spécialistes et les institutions s'occupant de ces questions.

D'autre part, l'examen du bassin danubien dans son ensemble permet d'établir que les possibilités qu'offrent ses conditions naturelles pour l'élaboration des méthodes d'établissement des prévisions à courte et à longue échéance du régime des eaux et du régime des glaces n'ont pas encore été mises à profit dans toute leur ampleur, bien que la navigation ait de plus en plus besoin de ces prévisions.

Tenant compte de ce qui précède, la Commission du Danube DECIDE:

1. de constituer et de convoquer périodiquement un groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube, composé de spécialistes des pays riverains du Danube.

2. de fixer comme tâche fondamentale du groupe de travail l'organisation de la collaboration scientifique dans le domaine de l'hydrologie du bassin du Danube pour les besoins de la navigation;

3. de charger le groupe de travail de dresser, partant des tâches exposées ci-dessus, un programme d'activité à long terme dans le domaine de l'hydrométéorologie du bassin danubien;

4. de charger l'Appareil de la Commission de rassembler et de diffuser d'ici fin 1966 les propositions des pays danubiens au sujet du programme d'activité et des dispositions fondamentales relatives à l'organisation du groupe de travail pour l'hydrologie scientifique du bassin du Danube;

5. de convoquer la première réunion du groupe de travail à Budapest en mars 1967.»

RAPPORT

de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions statistiques

(8 — 12 février 1966)

La réunion d'experts pour les questions statistiques convoquée en vertu du point 29 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1965/1966 s'est déroulée du 8 au 12 février 1966.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie et du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne (voir Annexe*).

De la part de l'Appareil de la Commission, aux travaux de la réunion ont participé MM. Badescu, Feik, Tomachev, Gorbatchov, Kocsis, Jović, Nikolov, Kubica.

La réunion a été ouverte par M. F. Pišek, Secrétaire de la Commission du Danube.

Sur proposition de M. Pálos (Hongrie), soutenue par M. Schmidl (Autriche), M. Stanić (Yougoslavie) a été élu président de la réunion d'experts.

La réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant :

1. Détermination des modes de précision des données statistiques sur les transports de marchandises entre les pays danubiens.
2. Adoption d'une méthode uniforme pour le relevé statistique des transports de matériaux de construction issus de minéraux.
3. Précision et complètement des formulaires statistiques et des définitions à ces formulaires.
4. Examen de la possibilité d'élargir encore davantage le cadre des renseignements publiés dans l'Annuaire statistique au sujet de la navigation danubienne.
5. Examen de l'information de l'Appareil de la Commission sur l'expérience acquise dans l'utilisation du nouveau Questionnaire statistique.

La réunion d'experts a écouté l'information de l'Appareil de la Commission sur les diverses questions à l'ordre du jour.

A l'issue des débats, la réunion a établi les conclusions suivantes :

* Se trouve dans les archives de la Commission.

ad point 1 de l'ordre du jour

1. La réunion d'experts a exprimé le désir que lorsque la confrontation des données du formulaire St—3 au sujet des transports internationaux sur le Danube ne fait pas ressortir de différences entre les données reçues des pays danubiens, l'Appareil de la Commission publie dans l'Annuaire les données du pays de chargement des marchandises. Quand les différences sont importantes, il les communique aux pays correspondants afin que ceux-ci précisent les données et, en cas de nécessité, les concertent entre eux. Pour pouvoir publier les données en temps voulu, il serait désirable que les pays danubiens envoient à la Commission du Danube leurs données au formulaire St—3 dans le délai prévu.

2. Afin d'éviter que la terminologie adoptée par la Commission du Danube puisse être interprétée de différentes manières, la réunion a jugé utile de remplacer dans les formulaires St—1 à St—6 les termes «exportations» par «sorties», «importations» par «entrées», «pays d'expédition» par «pays de chargement», «pays de destination» par «pays de déchargement», «port d'expédition» par «port de chargement», «port de destination» par «port de déchargement», «quantité de marchandises expédiées» par «quantité de marchandises sorties», «quantité de marchandises arrivées» par «quantité de marchandises entrées».

3. Quand on ne rassemble pas de données sur les transports en transit (de bout en bout) pour le secteur d'un pays où ces transports ont été effectués, l'Appareil de la Commission peut calculer le volume de ce transit (de bout en bout) sur la base des données des autres pays.

4. A l'étape actuelle, la réunion d'experts ne juge pas nécessaire de procéder à un relevé spécial du transport des marchandises en transit combiné (transit de commerce extérieur). Ces marchandises sont à relever comme marchandises sorties, respectivement entrées, conformément aux définitions de la Commission du Danube.

5. Les experts autrichiens ont estimé que pour faciliter l'éclaircissement des raisons qui provoquent les différences entre les données sur les marchandises transportées entre les pays danubiens, il serait utile de procéder à un échange de renseignements sur les méthodes utilisées dans les divers pays pour le relevé des transports.

ad point 2 de l'ordre du jour

Afin d'unifier la méthode de relevé statistique des transports de matériaux de construction issus de minéraux, obtenus par dragage, la réunion d'experts a estimé que :

a) ces marchandises doivent être relevées dans le trafic-marchandises des ports et dans le transport sur le Danube, conformément aux indications de la terminologie et des définitions adoptées par la Commission du Danube (voir la définition du terme «marchandises transportées» sous pt. 11);

b) quand il s'agit du trafic-marchandises total des ports d'un pays (formulaire St—5), les cargaisons de matériaux de construction issus de minéraux doivent être relevées au chargement et au déchargement;

c) pour l'établissement du trafic-marchandises des divers ports du pays (formulaire St—6), ces matériaux sont à relever seulement au déchargement. Si les matériaux de construction issus de minéraux ont été extraits du lit à l'aide de la main d'oeuvre et des moyens d'un port, ils doivent être également relevés au déchargement;

d) les données sur les marchandises en cabotage communiquées à la Commission du Danube et publiées dans l'Annuaire doivent être accompagnées d'une note de bas de page indiquant la part que les matériaux obtenus pas dragage représentent dans le transport en cabotage et dans le trafic-marchandises des ports.

ad point 3 de l'ordre du jour

1. La réunion d'experts a décidé de soumettre à l'approbation de la prochaine session de la Commission du Danube les modifications suivantes à apporter aux formulaires du questionnaire:

a) ajouter dans la partie I du formulaire St—1, à la fin de la 3^e rubrique, les mots «à bord de bâtiments fluviaux»; ajouter dans la partie II de ce formulaire une troisième rubrique libellée comme suit: «Marchandises transportées en cabotage sur le Danube à bord de bâtiments maritimes».

b) remplacer dans le texte français des formulaires St—10 et St—11 le mot «voyageurs» par «passagers»;

c) vu l'absence des données sur le nombre des touristes, biffer le point 2/a dans le formulaire St—10.

2. La réunion d'experts a jugé utile de prier la session ordinaire de la Commission du Danube de charger l'Appareil de rassembler les données sur les ports dont le trafic-marchandises a dépassé 100.000 tonnes en 1965 pour lui permettre de compléter la liste des principaux ports sur le Danube.

3. Dans le but de faciliter la présentation des données dans les formulaires du Questionnaire, il conviendra, lors de la réédition des formulaires, d'y indiquer sous forme de remarque des instructions sommaires à leur sujet.

4. En ce qui concerne les formulaires St—5 et St—6, la réunion d'experts a jugé utile d'examiner à l'avenir la question de la possibilité d'adopter la classification sommaire des marchandises de la Commission Economique pour l'Europe composée de 20 catégories à la place de la classification appliquée actuellement à la Commission du Danube. Les experts ont jugé opportun de prier la prochaine session de la Commission du Danube de charger l'Appareil de la Commission de rassembler les avis des pays danubiens sur cette question.

5. Pour assurer la comparabilité des données à faire figurer dans le formulaire St—9, la réunion d'experts a estimé opportun de proposer à la prochaine session de la Commission du Danube d'adopter la définition suivante au terme «flotte sur le Danube»:

«*Flotte sur le Danube (flotte danubienne du pays)*: se compose de tous les bâtiments énumérés ci-devant* et servant au transport de marchandises ou de passagers sur le Danube et en partie sur ses affluents.

* Voir les définitions 1—8, chapitre I, Partie IV de l'Album des modèles de formulaires et de la documentation statistiques de la Commission du Danube.

Les bâtiments affectés aux travaux dans les ports (remorqueurs, chalands, péniches, canots à moteur) et les bâtiments d'affectation spéciale (bâtiment de la surveillance fluviale, drague, brise-glace, embarcation de sport, etc.) n'entrent pas dans la composition de la flotte sur le Danube, même s'ils sont en partie utilisés aux fins de transport.»

ad point 4 de l'ordre du jour

Vu la modernisation de la batellerie danubienne, les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie ainsi que du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne, ont été de l'avis qu'il serait désirable d'élargir le cadre des données rassemblées et publiées au sujet de la batellerie danubienne. Pour ce faire, ils prient la session de la Commission du Danube de charger l'Appareil de la Commission d'élaborer de nouveaux formulaires pour le rassemblement des données sur les remorqueurs-pousseurs, sur les chalands poussés, sur les remorqueurs — en les répartissant en fonction de leur puissance, sur les chalands — répartis en fonction de leur portée en lourd, sur les automoteurs — avec indication de leur portée en lourd et de leur puissance et sur la composition de la batellerie au point de vue de l'âge des unités, ainsi que d'autres données qui, selon l'Appareil de la Commission du Danube, pourraient présenter de l'intérêt aux pays danubiens. Ces formulaires devraient être envoyés aux pays danubiens pour mise en accord.

Les experts de la Roumanie ont estimé qu'à l'étape actuelle les données publiées dans l'Annuaire de la Commission du Danube sont suffisantes et répondent aux besoins. En conséquence, il n'est pas nécessaire, et il n'est pas possible à l'heure actuelle, d'élargir le cadre de ces données.

ad point 5 de l'ordre du jour

1. La réunion d'experts a reconnu que l'étude et l'analyse par l'Appareil de la Commission de l'expérience acquise par l'utilisation du Questionnaire statistique et des terminologies et définitions à ce Questionnaire sont utiles et que l'Appareil devrait établir périodiquement des informations sur ce sujet.

2. En liaison avec les questions traitées au cours de la réunion, les experts hongrois ont, en dehors du cadre de l'ordre du jour adopté, exprimé l'opinion quant à l'utilité d'étudier les possibilités de constituer un groupe d'experts permanent pour éclaircir les problèmes d'ordre statistique qui se présentent en rapport avec le relevé statistique de la navigation sur le Danube et la mise en accord des données sur le trafic-marchandises international sur le Danube.

3. La réunion d'experts a relevé le grand et utile travail effectué par l'Appareil de la Commission aussi bien en ce qui concerne la préparation que le déroulement de la réunion.

RAPPORT

de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de continuer l'étude 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 sur le Danube, dont l'examen n'a pas encore été achevé

(15—20 novembre 1965)

La réunion d'experts des pays danubiens convoquée en vertu de la décision de la XXIII^e session de la Commission du Danube pour continuer l'étude 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 sur le Danube, dont l'examen n'a pas encore été achevé, a tenu ses séances du 15 au 20 novembre 1965, à Budapest.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, ainsi que des représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer. Un observateur du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne a également pris part à la réunion. (Voir Annexe*).

Les fonctionnaires responsables du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube ont également pris part aux travaux de la réunion.

La réunion d'experts a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. G.A. Denissov.

Sur proposition de M. Makeïev (Union Soviétique), M. Šeferna (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion.

Sur proposition de M. Jelić (Yougoslavie) la réunion d'experts a décidé de dresser le procès-verbal de chaque séance. Ces procès-verbaux, qui reflètent en détails les discussions et les arguments émis, constituent des documents de travail et sont déposés dans les archives de la Commission du Danube.

La réunion d'experts a débattu en détails les questions suivantes :

I. La participation des pays danubiens aux frais de construction des ouvrages de navigation dans la région des Portes de Fer est-elle une obligation découlant des dispositions de la Convention de 1948 ou bien une contribution volontaire?

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie se sont exprimés dans ce sens que la participation de la navigation aux frais de construction des ouvrages servant à la navigation du Système hydro-électrique et de navi-

* Se trouve dans les archives de la Commission.

gation des Portes de Fer, constitue une obligation découlant des dispositions des articles 21 et 36 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont exprimé l'opinion que les articles 21 et 36 de la Convention de 1948 ne pouvaient pas s'appliquer au cas donné et qu'un consentement des pays danubiens de participer aux frais de construction du système hydro-électrique et de navigation dans la région des Portes de Fer est une contribution volontaire, accordée afin d'améliorer les conditions de la navigation sur ce secteur du fleuve.

L'observateur du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne a déclaré que les organes compétents de la République Fédérale d'Allemagne ne sont pas prêts à participer aux frais de la construction du barrage dans le secteur des Portes de Fer par une compensation unique et que cette somme ne peut être remboursée que directement, sous forme de taxes de navigation, dont le taux ne dépasserait pas celui des droits actuels.

II. Montant de la somme qui serait à rembourser par la navigation et répartition de cette somme entre les pays danubiens.

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie se sont exprimés que la somme qui revient à la navigation est de 95 millions de \$ et ont rappelé la proposition présentée par leurs Gouvernements qui se sont déclarés prêts à accepter, dans le désir de faciliter une solution commune, que la navigation des autres pays danubiens ne supporte de cette somme que le montant de 55,6 millions de \$, et que les deux Gouvernements et la navigation de leurs pays supporteront, par conséquent, la différence.

Les experts de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont estimé que la somme qui pourrait être compensée ne devait pas dépasser le montant de 55,0 millions de dollars, et que tous les pays danubiens, y compris la Roumanie et la Yougoslavie, devaient obligatoirement participer dans la compensation de cette somme. Les experts de la Bulgarie ont déclaré qu'à leur avis cette somme représente le volume maximum des frais. En même temps, les experts de la Tchécoslovaquie ont déclaré qu'ils pouvaient accepter la somme de 55,0 millions de dollars dans les conditions suivantes :

- la somme en question ne sera grevée d'aucun intérêt;
- au cas où cette somme sera remboursée par la voie de taxes, le montant de ces taxes ne devra pas dépasser le montant de 0,145 dollar USA par tonne de portée en lourd;
- les pays investissants supporteront tous les frais de réparations courantes et capitales des ouvrages de navigation;
- l'existence de l'Administration Fluviale des Portes de Fer au sens de la Convention de 1948 devra cesser dans le futur;
- après le règlement de la compensation aucune taxe ne sera perçue pour le passage des bâtiments à travers le secteur des Portes de Fer.

Les experts de l'Autriche ne se sont pas prononcés sur le montant de la somme qui serait à rembourser par la navigation.

L'observateur du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne n'a pas exprimé son avis sur le problème traité.

En ce qui concerne la question de la répartition de la somme qui serait à rembourser par la navigation, les experts de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie ont été d'avis que cette somme pourrait être répartie entre les pays danubiens en fonction du tonnage de chaque pays ayant traversé le secteur des Portes de Fer en 1963.

Les experts de l'Autriche ne se sont pas prononcés au sujet de la répartition de la somme.

III. Modalités de paiement de la somme revenant à la navigation.

Au cours de l'examen de cette question, les experts ont exprimé les opinions suivantes :

Les experts de la Bulgarie et de la Hongrie ont déclaré que la somme que leurs pays sont prêts à payer annuellement ne doit pas dépasser le montant de celle qui a été payée par les navigations bulgare et hongroise en 1963. Cette somme peut être réglée sur la base d'arrangements entre les parties intéressées, en excluant toutefois la notion de droits perçus sur les bâtiments dans le sens de la Convention de 1948.

Les experts de l'Union Soviétique ont déclaré qu'à leur avis, la quote-part de chaque pays danubien peut être payée sous forme de taxes perçues sur les bâtiments et dont le montant ne dépasserait pas le montant actuel de 0,145 dollar USA par tonne de portée en lourd. Toutefois, ces taxes ne peuvent pas être perçues en tant que taxes «particulières» ou «de navigation» dans le sens des articles de la Convention de 1948. En principe, les experts de l'Union Soviétique ont consenti à ce que les formes du remboursement soient concertées sur la base d'arrangements entre les pays intéressés.

Les experts de l'Autriche et de la Tchécoslovaquie, ont déclaré qu'ils n'étaient pas mandatés pour se prononcer sur la question de la modalité du remboursement de la somme.

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont estimé que les modalités du remboursement de la quote-part revenant à chaque pays devraient être fixées sur la base des dispositions de la Convention de 1948, c'est-à-dire assuré par le paiement de taxes particulières dépendant du montant remboursable et du volume de trafic, et ayant en vue que ce montant devrait être remboursé dans un délai de 25 ans au plus. Ils ont rappelé la proposition des Gouvernements de leurs pays que sous certaines conditions à fixer, on pourrait arriver à des solutions permettant à maintenir le niveau de ces taxes à 0,145 \$ par tonne de portée en lourd.

IV. Intérêts sur la somme qui serait à rembourser.

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont estimé qu'il convenait d'établir un intérêt annuel de 2% sur la somme à rembourser.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont exprimé l'avis que nul intérêt ne pouvait grever la somme qui serait à rembourser.

V. Frais de réparations capitales des ouvrages de navigation.

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont exprimé l'opinion que les frais des réparations capitales des ouvrages de navigation, au moment où elles seront nécessaires, doivent être à la charge de la navigation.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique étaient d'avis que les pays danubiens ne devaient supporter aucun des frais de réparations capitales des ouvrages de navigation et que ces réparations devront être à la charge des pays constructeurs.

VI. Existence ultérieure de l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer.

Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont estimé que l'existence de l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer après l'achèvement de l'aménagement du secteur est conforme aux dispositions de la Convention et aussi justifiée et nécessaire pour l'exploitation des ouvrages de navigation. Les experts de la Roumanie et de la Yougoslavie ont en même temps déclaré que leurs pays prendraient à leur charge les frais d'entretien de cette administration ainsi que les frais liés aux réparations courantes des ouvrages de navigation et à leur exploitation.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie ont déclaré qu'à leur avis, après l'achèvement du système dans le secteur des Portes de Fer, ce secteur deviendra un secteur éclusé ordinaire du Danube, et qu'en connexion avec ceci disparaîtra la nécessité de l'existence de l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer.

Les experts de l'Union Soviétique ont exprimé l'opinion qu'après l'achèvement des travaux de construction les pays danubiens ne pouvaient et ne devaient supporter aucun des frais liés à la navigation, à l'exploitation des ouvrages de navigation, aux réparations courantes et capitales ainsi qu'au fonctionnement de quelque administration que ce soit sur le secteur des Portes de Fer.

Les représentants de l'Administration Fluviale des Portes de Fer ont déclaré que vu le fait que la construction du système des Portes de Fer est déjà commencée, l'Administration des Portes de Fer sera obligée de prendre quelques décisions immédiates surtout du point de vue de l'exécution technique et du financement provisoire par les deux Etats riverains de travaux qui se rapportent à la navigation. En prenant ces mesures préparatoires, l'Administration Fluviale Spéciale des Portes de Fer ne peut procéder autrement qu'en se tenant au texte de la Convention de 1948.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont déclaré qu'étant donné que la question de la participation de la navigation aux frais de construction du sys-

tème hydro-électrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer est discutée au sein de la Commission du Danube, toute augmentation des taxes perçues pour le passage des bâtiments par le secteur des Portes de Fer est absolument injustifiée sans examen de cette question à la Commission du Danube.

*

Les experts ont jugé opportun de soumettre le présent rapport de la réunion à l'examen de la XXIV^e session.