

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 27

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

TOME 27

COMMISSION DU DANUBE
VINGT-SEPTIEME SESSION

CD/SES 27

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

TOME 27

VINGT-SEPTIEME SESSION

tenue à Budapest

du 4 au 15 mars 1969

(Procès-verbaux N^{os} 140-143)

S O M M A I R E

Liste des délégations	195
PROCES-VERBAL N° 140 (4 mars 1969)	199
Ouverture de la session	201
Adoption de l'Ordre du jour	203
Formation des groupes de travail	203
Examen du Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1968	203
PROCES-VERBAL N° 141 (10 mars 1969)	205
<i>Examen des questions nautiques</i>	
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions nautiques	207
Information sur l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube	207
<i>Examen des questions techniques</i>	
Information sur l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina au cours de la période du 1 ^{er} septembre 1967 au 1 ^{er} septembre 1968	209
Information sur l'élaboration du projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube	209
<i>Examen des questions hydrométéorologiques</i>	
Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau	210
Information sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas-niveaux pour les divers secteurs du Danube	210
<i>Examen des questions statistiques</i>	
Information sur les transports en containers sur le Danube	210
PROCES-VERBAL N° 142 (14 mars 1969)	213
Examen de la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube:	
Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission chargée de l'examen des questions d'organisation	215
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 mars 1968 à mars 1969	215

Examen du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970	215
Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka—Gönyü : — Rapport de la réunion d'experts	217
PROCES-VERBAL N° 143 (15 mars 1969)	223
Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1969 .	225
Election du Président, du Vice-président et du Secrétaire de la Commission du Danube	225
Examen de l'ordre du jour à titre d'orientation et de la date de convocation de la XXVIII ^e session de la Commission du Danube	227
Examen du point « Divers » — Approbation du communiqué de presse	228
Clôture de la session	228

ANNEXES I — DECISIONS

Ordre du jour de la XXVII ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 27/14	231
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1968 — CD/SES 27/15	233
Décision concernant les questions nautiques — CD/SES 27/22	234
Décision concernant les questions techniques — CD/SES 27/23	235
Décision concernant les questions hydrométéorologiques — CD/SES 27/24	236
Décision concernant les questions statistiques — CD/SES 27/25	237
Décision concernant le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 27/31	238
Décision concernant l'examen des questions sur les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka—Gönyü — CD/SES 27/32	239
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail pour la période de mars 1968 à mars 1969 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 — CD/SES 27/33	240
Décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969 — CD/SES 27/34	241
Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 — CD/SES 27/3-b	242
Ordre du jour à titre d'orientation de la XXVIII ^e session de la Commission du Danube — CD/SES 27/36	247

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 1968) — CD/SES 27/12 ...	251
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques — CD/SES 27/13	253
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques — CD/SES 27/16	257
Rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques — CD/SES 27/20	262
Rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — CD/SES 27/21	266
Rapport du groupe de travail pour le perfectionnement de l'organisation	

du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube — CD/SES 27/26	269
Structure du Secrétariat de la Commission du Danube (Annexe au doc. CD/SES 27/26)	272
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka—Gönyü — CD/SES 27/27	273
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 mars 1968 à mars 1969 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 — CD/SES 27/28	277
Rapport du groupe de travail pour les questions financières (Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1969) — CD/SES 27/29	281

ANNEXES III — DOCUMENTS APPROUVÉS

Information concernant l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube — CD/SES 27/1	285
Information sur les avis et propositions reçus des pays danubiens au projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube — CD/SES 27/4	290
Rapport financier sur l'exécution du budget au 31 décembre 1968 — CD/SES 27/5	294
Bilan au 31 décembre 1968 (Annexe 1 au doc. CD/SES 27/5)	297
Bilan des dollars au 31 décembre 1968 (Annexe 2 au doc. CD/SES 27/5)	298
Note explicative au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1968 (Annexe 3 au doc. CD/SES 27/5)	299
Information résumant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur la situation en matière de données sur les débits d'eau — CD/SES 27/6	303
Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969 — CD/SES 27/7	310
Information concernant les transports en containers sur le Danube — CD/SES 27/9	321
Schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube — CD/SES 27/17	326
Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau — CD/SES 27/18	328
Information sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas-niveaux pour les divers secteurs du Danube — CD/SES 27/19	332
Budget de la Commission du Danube pour 1969 — CD/SES 27/30	339
Devis des dépenses de la Commission du Danube pour 1969 (Annexe 1 au doc. CD/SES 27/30)	340
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques — CD/SES 27/37 (RE/1969-1)	342
Information de l'Appareil de la Commission du Danube sur la structure des réflecteurs radar utilisés sur le Danube (Annexe au doc. CD/SES 27/37)	354
Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube, chargée de l'examen des questions d'organisation — CD/SES 27/38 (RE/1968-3)	359
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen	

des questions portant sur les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur du Danube Rajka—Gönyü — CD/SES 27/39 (RE/1968-2)	362
Schéma de formulaire de la Fiche des seuils sur le Danube — ad. doc. CD/SES 27/16	365
Communiqué de presse	366

LISTE DES PARTICIPANTS

AUX TRAVAUX DE LA VINGT-SEPTIÈME SESSION DE LA COMMISSION
DU DANUBE

I.

Pays membres de la Commission du Danube

Délégation autrichienne

M. Kurt ENDERL	— Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube
M. Heinz PFUSTERSCHMID	— Suppléant du Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube
M. Otto MASCHKE	— Conseiller
M. Otto SCHRODT	— Conseiller
M. Johann MÜLLNER	— Conseiller
M. Ernst GLASEL	— Conseiller
M. N. WURMBÖCK	— Expert
M. Franz SCHERER	— Expert
M. Othmar LUCZENSKY	— Expert

Délégation bulgare

M. Vassil BOGDANOV	— Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube
M. Mihail ATANASSOV	— Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube
M. Vladimir KOUTIKOV	— Conseiller
M. Mihail KHARIZANOV	— Conseiller
M. Nikolai KOJOUHAROV	— Conseiller
M. Stoino RAITCHEV	— Conseiller
M. Rostislav BLASKOV	— Expert
M. Nikola MLADENOV	— Expert

Délégation hongroise

M. György ZÁGOR	— Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube
M. György FEKETE	— Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube
M. Miklós BREINICH	— Conseiller
M. Sándor BARANYI	— Conseiller
M. István DOBOS	— Conseiller
M. Pál GRESZNARIK	— Conseiller
M. Ede GYIMESI	— Conseiller
M. Károly STELCZER	— Conseiller
M. Mihály JAKUS	— Conseiller
M. Lajos KÁLDY	— Conseiller

M. József KISS	— Conseiller
M. László LUKÁCS	— Conseiller
M. Béla MARKOS	— Conseiller
M. Ferenc TAKÁCS	— Conseiller
M. Gyula TÖRÖCSIK	— Conseiller
M. Ödön UZONI	— Conseiller

Délégation roumaine

M. Dumitru TURCUŞ	— 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. Mihail SEMENESCU	— Membre de délégation
M. Rudolf STOIAN	— Membre de délégation
M. Vladimir FOCŞA	— Membre de délégation
M. Tudor MIRCEA	— Membre de délégation
M. Ion ŢIGARET	— Membre de délégation
M. Pavel PLATONA	— Membre de délégation

Délégation tchécoslovaque

M. Josef PUČIK	— Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube
M. Stanislav BISKUP	— Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube
M. Ján KRAJČI	— Conseiller
M. Vítězslav ŠEFERNA	— Conseiller
M. Jaroslav PIVONKA	— Conseiller
M. Dušan DOSKOČIL	— Conseiller
M. Josef TICHY	— Conseiller
M. Ludovit KINCEL	— Conseiller
M. František URIK	— Conseiller
M. Ondrej LUBY	— Conseiller
M. Eugen MALOVECKÝ	— Expert
M. Milan ZAHRADNÍČEK	— Expert
Mme Helena LIČENIKOVÁ	— Expert
M. Peter DANIŠOVIČ	— Expert

Délégation soviétique

M. F. E. TITOV	— Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube
M. V. A. PILIAEV	— Suppléant du Représentant de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques à la Commission du Danube
M. A. A. MAKEIEV	— Conseiller
M. I. I. LAZAREV	— Conseiller
M. A. I. AFANASSIEV	— Conseiller
M. K. V. BANNOV	— Conseiller
M. I. D. GRITSENKO	— Expert
M. G. S. AZOIAN	— Expert

Délégation yougoslave

M. Djuro JOVIĆ	— Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube
----------------	--

M. Vinko STALIO

— Suppléant du Représentant de la République
Socialiste Fédérative de Yougoslavie
à la Commission du Danube

M. Branko PETRIĆ

— Conseiller

M. Milojko DAVIDOVIĆ

— Conseiller

M. Siniša PETROVIĆ

— Conseiller

M. Branko JANKOVIĆ

— Conseiller

M. Jovan VLADIKOVIĆ

— Conseiller

M. Veselin TOŠIĆ

— Conseiller

M. Rajko VASILIĆ

— Conseiller

Mme Danica ŠOĆ

— Expert

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. Alexandar NOVAKOVIĆ

— Membre de délégation

M. Traian MIHAILA

— Membre de délégation

Administration fluviale du secteur Rajka — Gönyü

M. M. BOKOR

— Directeur

M. R. LACKÓ

— Directeur-adjoint

M. I. LENDVAY

— Capitaine

III.

Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne

Mme U. von KÖPPEN

— Chef de département au Ministère
du Transport

M. PSCHORR

— Président de la Direction des Eaux et
de la Navigation, Regensburg

M. H. P. MICHAEL

— Conseiller ministériel au Ministère
du Transport

M. H. PERTZSCH

— Conseiller à la Direction des Eaux et
de la Navigation, Regensburg

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

M. A. ADOSSIDES

Organisation Météorologique Mondiale

M. G. PÉCZELI

Union Internationale des Télécommunications

M. R. PETIT

PROCES-VERBAL

N° 140

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 4 mars 1969
à Budapest

Président — M. BOGDANOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Zágor
République Socialiste de Roumanie	— M. Turcuş
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pučík
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. Bogdanov, salue les représentants des pays membres de la Commission, les membres des délégations, les représentants des organisations internationales, ainsi que le Directeur de l'Appareil de la Commission, ses adjoints et tous les fonctionnaires de l'Appareil à l'occasion de l'ouverture de la XXVII^e session.

La XXVII^e session, dit M. Bogdanov, commence ses travaux dans une année jubilaire, car en effet le 11 novembre 1969 il y aura 20 ans qu'en vertu de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube a été créée la Commission du Danube.

La Commission du Danube, en tant qu'organisation intergouvernementale, a largement contribué au cours des 20 années de son existence à la cause du développement de la libre navigation marchande sur le Danube, et à l'établissement de relations amicales et étroites entre les pays membres de notre Organisation.

Nous pouvons noter avec satisfaction, poursuit M. Bogdanov, que durant les 20 années de son activité, la Commission du Danube a été guidée par le principe du respect intégral des droits souverains et des intérêts des pays danubiens, sur la base d'une égalité de droit totale de tous ses membres.

La XXVII^e session doit examiner les résultats des travaux accomplis par la Commission pendant la période écoulée depuis la dernière session et doit, en outre, fixer ses tâches pour la période ultérieure, dit M. Bogdanov. Nous pouvons constater, dit-il, que depuis la XXVI^e session la Commission a effectué un grand travail en vue de la solution des tâches qui lui incombent aux termes de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Conformément au plan de travail adopté par la XXVI^e session, la Commission a publié la Carte de pilotage du Danube de Turnu-Severin à Lom ; elle a, en rapport avec l'achèvement de la construction d'une nouvelle centrale hydraulique sur le secteur autrichien du Danube, réédité la Carte de pilotage du secteur Walsee, préparé une nouvelle Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage, qu'il serait désirable d'introduire en même temps que les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Sur la base de la documentation reçue des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, elle a préparé l'Information sur l'entretien du chenal en 1967/1968, qui comprend également un chapitre sur les phénomènes de glaces, et la Fiche des seuils se trouvant sur le Danube, ouvrage qui facilite la solution des tâches du domaine de l'exploitation de la flotte danubienne.

La Commission a fait paraître un nouveau Profil en long du Danube dans lequel

il a été tenu compte de l'étiage navigable et de régularisation et du haut-niveau navigable adopté par la Commission.

La Commission a poursuivi l'étude des problèmes d'ordre hydrométéorologique visant à assurer la satisfaction des besoins de la navigation danubienne et a publié l'Annuaire hydrologique pour 1967, préparé selon le nouveau schéma adopté par la XXV^e session.

Dans le domaine des statistiques de la navigation danubienne, la Commission a publié l'Annuaire statistique pour 1967, qui est complété par de nouvelles données sur la flotte danubienne, par la nouvelle classification des marchandises et qui contient aussi quelques déductions d'ordre économique. Le Recueil des documents statistiques qui vient d'être édité permettra d'améliorer encore les statistiques de la navigation danubienne.

En ce qui concerne les relations de la Commission avec d'autres organisations internationales, M. Bogdanov constate que des résultats positifs ont été obtenus dans ce domaine également et que le cadre des organisations internationales s'occupant des questions de la navigation, avec lesquelles la Commission du Danube a établi des relations, s'est encore élargi. A titre d'exemple, M. Bogdanov cite la participation de fonctionnaires de l'Appareil de la Commission aux travaux des groupes de rapporteurs de la CEE de l'ONU s'occupant des liaisons Rhin—Main—Danube et Danube—Oder—Elbe et souligne que l'extension des relations internationales a contribué au succès de l'activité de la Commission et a renforcé son prestige à l'échelle internationale.

Notant que les tâches assignées à la Commission par la XXVI^e session ont été résolues dans l'esprit traditionnel de coopération entre tous les pays-membres, M. Bogdanov exprime sa reconnaissance aux Représentants, aux autorités compétentes des pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, et remercie également tous les fonctionnaires du Secrétariat et des Services qui accomplissent un travail consciencieux et compétent, et œuvrent à ce que l'activité de la Commission du Danube soit encore plus fructueuse.

Poursuivant son intervention, M. Bogdanov dit que conformément à son ordre du jour préliminaire, la XXVII^e session doit examiner nombre de questions dont la solution permettra d'améliorer encore davantage la navigation sur le Danube.

M. Bogdanov conclut en communiquant que tous les Représentants des pays-membres présents à la session sont munis de pleins pouvoirs établis en bonne et due forme. Il souhaite à tous du succès dans leur travail et déclare ouverte la XXVII^e session.

Passant à l'examen de l'ordre du jour préliminaire de la XXVII^e session (doc. CD/SES 27/10*), diffusé en temps voulu, M. Bogdanov note que le point 12 « Interruption de la navigation dans le secteur des Portes de Fer pour une durée de 20 jours », y a été inscrit sur la proposition du Gouvernement de la République d'Autriche, mais que M. Enderl, Représentant de la République d'Autriche a demandé en réunion des Représentants de retirer ce point de l'ordre du jour, vu l'information reçue des experts de la Yougoslavie et de la Roumanie, selon laquelle on n'envisage pas d'interruption totale de la navigation et que les travaux seront exécutés compte tenu de la situation hydrométéorologique. Pour cette raison, il ne s'avère pas nécessaire d'inclure cette question à l'ordre du jour de la XXVII^e session.

M. Bogdanov rappelle que conformément aux Règles de procédure, le mandat des actuels Président, Vice-président et Secrétaire de la Commission du Danube

* Se trouve dans les archives de la Commission.

s'achève en 1969 et qu'en conséquence l'ordre du jour est à compléter par un point relatif à l'élection des nouveaux Président, Vice-président et Secrétaire de la Commission.

Le Président prie les Représentants d'exprimer leurs éventuelles observations quant à l'ordre du jour proposé.

Aucune observation n'étant formulée, le Président met au vote l'ordre du jour de la XXVII^e session.

L'ordre du jour est adopté à l'unanimité (doc CD/SES 27/14). (Annexes I.)

Sur proposition du Président, et conformément à l'ordre du jour adopté, la session approuve la formation de 7 groupes de travail pour la convocation desquels elle charge :

— Questions nautiques (point 1 de l'ordre du jour), M. Vladiković (délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie) ;

— Questions techniques (point 2 de l'ordre du jour), M. Marinescu (délégation de la République Socialiste de Roumanie) ;

— Questions hydrométéorologiques (point 3 de l'ordre du jour), M. Afanassiev (délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques) ;

— Questions statistiques (point 4 de l'ordre du jour), M. Fekete (délégation de la République Populaire Hongroise) ;

— Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (point 5 de l'ordre du jour), M. Šeferna (délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque) ;

— Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka—Gönyű (point 6 de l'ordre du jour), M. Atanassov (délégation de la République Populaire de Bulgarie) ;

— Rapport du Directeur de l'Appareil sur l'accomplissement du plan de travail au cours de la période écoulée et projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970 (points 8 et 9 de l'ordre du jour), M. Maschke (délégation de la République d'Autriche) ;

— Projet de budget de la Commission du Danube pour 1969 (point 10 de l'ordre du jour), M. Takács (délégation de la République Populaire Hongroise).

La session passe à l'examen du projet du plan de déroulement des travaux de la XXVII^e session.

Après approbation du plan de déroulement, le Président prie les groupes de travail de se réunir selon ce plan et d'examiner à leurs réunions — en dehors des questions qui leur sont confiées —, ceux des points du rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission au cours de la période écoulée et du projet de plan de travail pour la période à venir qui se rapportent aux questions traitées par les groupes de travail respectifs.

La session examine le point 7 de l'ordre du jour « Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1968 » — doc. CD/SES 27/5 (Annexes III).

Monsieur Takács, président du groupe de travail pour les questions financières, qui a examiné le dit document la veille de l'ouverture de la session, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur les questions financières — doc. CD/SES 27/12 (voir Annexes II).

Le projet de décision concernant le point 7 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision relative au rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1968 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/15 (voir Annexes I).

Le Président remercie M. Takács, président du groupe de travail pour les questions financières, et tous les membres de ce groupe ainsi que l'Appareil de la Commission pour leur activité fructueuse.

La séance est levée à 11 heures 45.

*Le Président de la
Commission du Danube*
Signé: V. BOGDANOV

*Le Secrétaire de la
Commission du Danube*
Signé: G. ZÁGOR

PROCES-VERBAL

N° 141

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 10 mars 1969
à Budapest

Président — M. BOGDANOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Zágor
République Socialiste de Roumanie	— M. Turcuş
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pučik
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 10 heures 10 minutes.

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

M. Vladiković, président du groupe de travail pour les questions nautiques, présente le rapport du groupe de travail et le projet de décision sur les questions nautiques — doc. CD/SES 27/13 (Annexes II).

M. Piliaev (Union Soviétique) note dans son intervention que la décision contenue dans le rapport revêt une grande importance au point de vue de la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

En premier lieu, la délégation soviétique voudrait, dit *M. Piliaev*, relever le fait que le nouveau système de balisage uniforme a été introduit avec succès et dans le délai prévu sur tout le parcours navigable du Danube, et à son avis, cette mesure est d'une grande portée pratique.

L'Instruction élaborée par la Commission au sujet du mode d'installation des signaux de balisage unifie le schéma de l'installation de ces signaux et facilite ainsi l'orientation des bateliers en cours de route.

Une mesure importante dans le domaine de l'accroissement de la sécurité de la navigation sur le Danube est, selon la délégation soviétique, l'équipement des signaux de navigation par des réflecteurs radar.

Il découle de l'information présentée par l'Appareil de la Commission sur la structure des réflecteurs radar utilisés sur le Danube que les pays danubiens emploient déjà ces réflecteurs sur les signaux de balisage.

La délégation soviétique estime d'une grande utilité les nouveaux points relatifs aux questions nautiques que le groupe de travail a adoptés pour inclusion dans le projet de plan de travail de la Commission du Danube ; il s'agit en premier lieu des questions qui devront être traitées en commun par des spécialistes en questions de navigation et des spécialistes en questions de radar et de communication, en vue de l'élaboration d'une instruction au sujet de l'équipement des signaux de balisage par des réflecteurs radar de forme unifiée.

La délégation soviétique a toujours accordé une grande importance au perfectionnement des moyens de balisage du Danube, considérant ceci comme un moyen de l'amélioration des conditions de la navigation, qui répond aux objectifs de la Convention de 1948. De leur côté, les autorités compétentes soviétiques, qui ont déjà introduit le nouveau système de balisage uniforme sur leur secteur du Danube, adoptent des mesures en vue de son développement ultérieur.

Tout en appréciant les résultats obtenus dans le domaine de l'élaboration des questions nautiques, la délégation soviétique approuve le projet de décision proposé et votera pour son adoption, dit *M. Piliaev* en achevant son intervention.

M. Atanassov (Bulgarie) constate que toute l'activité de la Commission du Danube vise à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube et à faciliter le travail des bateliers.

La délégation bulgare estime, dit *M. Atanassov*, que les cartes de pilotage publiées par la Commission du Danube sont d'une grande importance pour la navigation, car les bateliers s'en servent journellement dans leur travail et peuvent ainsi apprécier directement leur portée pratique.

Les nouvelles cartes de pilotage parues au cours de la période considérée sont exécutées à un niveau technique élevé et seront également hautement appréciées par les bateliers. Le projet de plan de travail de la Commission prévoit la poursuite de l'édition des cartes de pilotage pour le reste du Bas-Danube et ainsi les bateliers danubiens disposeront de cartes couvrant tout le parcours navigable du fleuve.

M. Atanassov dit que grâce au concours des autorités compétentes des pays danubiens, aux travaux de la réunion d'experts et à l'activité de la Section nautique, l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube a pu être élaborée sous sa forme définitive. La parution de cette Instruction, dont l'édition est prévue dans le projet de plan de travail pour la période à venir, permettra d'unifier et d'améliorer encore davantage le balisage du fleuve.

Tenant compte de l'importance croissante que présentent les réflecteurs radar pour la navigation danubienne, la délégation bulgare estime fort utile le travail que prévoit le projet de plan de travail dans le domaine de l'unification du balisage au radar et de la préparation des cartes pour la navigation au radar.

En conclusion, *M. Atanassov* déclare que la délégation bulgare est d'accord avec le rapport du groupe de travail sur les questions nautiques et le projet de décision proposé.

M. Marinescu (Roumanie) dit que la délégation roumaine accorde une attention particulière à tous les problèmes qui, dans le cadre de la Commission du Danube, touchent directement les intérêts de la navigation et ont pour but d'améliorer les conditions actuelles de la voie navigable.

La délégation roumaine, poursuit *M. Marinescu*, souligne l'importance de la décision au sujet du mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube. Les organismes compétents de la Roumanie ont, avec les organismes compétents des autres pays riverains, déjà introduit le nouveau Système de balisage uniforme qui a donné de bons résultats dans la navigation sur le Danube. En rapport avec ceci la délégation roumaine voudrait relever la contribution de la Commission du Danube dans l'obtention de ces résultats.

M. Marinescu souligne également l'importance que présentent pour la navigation danubienne les cartes de pilotage, qui sont un instrument dont les bateliers se servent directement dans leur travail et qui leur permet d'avoir toujours un tableau correct et complet de l'état du chenal navigable.

Poursuivant son intervention, *M. Marinescu* mentionne que dans le cadre des travaux sur des problèmes d'ordre nautique, la Commission du Danube s'est occupée surtout des questions concernant le progrès à introduire dans le système de balisage. Je me réfère directement, dit-il, aux réflecteurs radar qui devront être introduits sur le Danube à une échelle plus large.

En conclusion, *M. Marinescu* déclare que la délégation roumaine est d'accord avec le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques et le projet de décision soumis à l'approbation de la session, et remercie le groupe de travail ainsi que l'Appareil de la Commission pour le bon travail effectué dans ce domaine.

M. Zágor (Hongrie) souligne dans son intervention que les délégations ont exécuté un excellent travail dans la première moitié de la session. Elles ont toutes accordé une grande importance aux intérêts de la navigation et tâché en même temps de créer une atmosphère d'entente mutuelle en recherchant les solutions à des problèmes parfois assez compliqués. Les tâches posées devant la session sont en partie accomplies ; il reste encore quelques questions qui sont à résoudre dans la deuxième moitié de la session.

Au nom de la délégation hongroise, M. Zágor exprime l'espoir que cet esprit d'entraide et de compréhension qui a caractérisé le travail jusqu'ici continuera à régner dans le travail qui se trouve encore devant la session.

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

La décision sur les questions nautiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/22 (Annexes I).

Le *Président* remercie M. Vladiković, président du groupe de travail pour les questions nautiques et tous les membres de ce groupe ainsi que l'Appareil de la Commission pour avoir accompli avec succès la tâche que leur a confiée la session.

La session examine le 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 27/16 (Annexes II).

M. Atanassov (Bulgarie) note que la préparation et la publication de l'Information sur l'entretien du chenal navigable sur tout le parcours navigable du Danube sont devenues une tradition à la Commission. Cette Information tient compte de tous les travaux exécutés par les pays danubiens afin d'améliorer les conditions de la navigation. Nous estimons que cette activité est fort utile et qu'elle doit être poursuivie à l'avenir également, déclare M. Atanassov.

Le travail accompli en vue de dresser et de publier le « Profil en long du Danube de Ulm à Sulina », poursuit M. Atanassov, mérite une haute appréciation. Ce Profil en long est un ouvrage de grande utilité, car il a été dressé en tenant compte de l'étiage navigable et de régularisation nouvellement calculé et donne les nouvelles caractéristiques des passes des ponts. Il servira non seulement aux bateliers, mais sera utilisé également par des instituts et organisations dont l'activité est liée à la navigation, à l'établissement de projets et à la construction d'ouvrages hydrotechniques.

M. Atanassov constate que le schéma qui vient d'être adopté par le groupe de travail pour l'unification du contenu du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube, contribuera à accroître l'importance et la valeur pratique de l'information.

Tenant compte de ce qui précède, la délégation bulgare est d'accord avec le rapport du groupe de travail sur les questions techniques et votera pour le projet de décision proposé, dit M. Atanassov, en achevant son intervention.

Le projet de décision présenté par le 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 27/23 (Annexes I).

Le *Président* remercie M. Marinescu, président du groupe de travail pour les questions techniques, tous les membres de ce groupe, ainsi que l'Appareil de la Commission pour avoir accompli avec succès la tâche qui leur a été confiée.

La session examine le point 3 de l'ordre du jour « *Questions hydrométéorologiques* ».

M. *Afanassiev*, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 27/20 (Annexes II).

Au nom de l'Organisation Météorologique Mondiale, M. *Péczei* (OMM) salue la XXVII^e session de la Commission du Danube et dit que l'OMM a toujours suivi avec intérêt l'activité déployée par la Commission du Danube, et surtout en ces années de la Décennie hydrologique internationale. Il est bien connu que la coopération des pays du bassin danubien dans le cadre de la Commission du Danube permet de résoudre avec succès de nombreux problèmes d'ordre météorologique et hydrologique. Cette coopération fructueuse dans le domaine de la solution des problèmes hydrométéorologiques dans l'intérêt de la navigation est un bon exemple pour d'autres systèmes de bassin collecteur du monde. C'est l'une des raisons pour laquelle l'OMM accorde un grand intérêt aux travaux de la Commission du Danube et considère le Danube comme un bassin collecteur modèle dans le cadre des recherches de la Décennie hydrologique internationale.

C'est avec plaisir que nous avons constaté, poursuit M. *Péczei*, que l'élaboration, dans l'intérêt de la navigation, des questions hydrométéorologiques occupe une place importante dans le programme de travail de la présente XXVII^e session de la Commission, et nous sommes persuadés que les services hydrométéorologiques et météorologiques des pays danubiens qui œuvrent à la réalisation des objectifs de l'OMM collaborent avec la Commission du Danube pour trouver les meilleures solutions aux problèmes hydrométéorologiques ayant trait au bassin danubien.

M. *Péczei* termine en souhaitant, au nom de l'OMM, de nouveaux succès à la Commission du Danube.

Le projet de décision présenté par le groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques est mis au vote.

La décision pour les questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/24 (Annexes I).

Le *Président* remercie M. *Afanassiev*, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, tous les membres de ce groupe de travail et l'Appareil de la Commission pour avoir mené à bonne fin la tâche qui leur a été confiée.

La session examine le point 4 de l'ordre du jour « *Questions statistiques* ».

M. *Fekete*, président du groupe de travail pour les questions statistiques, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 27/21 (Annexes II).

En sa qualité de président du groupe de travail pour les questions statistiques, M. *Fekete* remercie tous les participants à ce groupe de travail, ainsi que les fonctionnaires de la Commission du Danube pour leur bonne et constructive coopération dans la solution des questions statistiques dont a été chargé ce groupe de travail et qui revêtent de l'importance du point de vue de la navigation danubienne.

Le projet de décision au point 4 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision sur les questions statistiques est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/25 (Annexes I).

Le *Président* remercie M. Fekete, président du groupe de travail pour les questions statistiques et tous les membres de ce groupe, ainsi que l'Appareil de la Commission pour avoir accompli avec succès les tâches qui leur ont été confiées.

La séance est levée à 12 heures.

*Le Président de la
Commission du Danube*
Signé: V. BOGDANOV

*Le Secrétaire de la
Commission du Danube*
Signé: G. ZÁGOR

PROCES-VERBAL

N° 142

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 14 mars 1969
à Budapest

Président — M. BOGDANOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Zágor
République Socialiste de Roumanie	— M. Turcuş
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pučik
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 10 heures 30 minutes.

La session examine le point 5 de l'ordre du jour « *Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube* ».

M. Šeferna, président du groupe de travail chargé de l'examen de la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, présente à la session le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 27/26 (voir Annexes II).

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

La décision concernant le « *Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube* » est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/31 (voir Annexes I).

Le *Président* remercie M. Šeferna, président du groupe de travail et tous ceux qui ont participé aux travaux de ce groupe pour avoir mené à bonne fin la tâche que leur a confiée la session.

Sur la proposition du *Président*, la séance plénière accepte d'examiner d'abord es points 8 et 9 de l'ordre du jour et d'aborder ensuite l'examen du point 6.

La session examine les points 8 et 9 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 mars 1968 à mars 1969* » (doc. CD/SES 27/7) et « *Projet du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970* » (doc. CD/SES 27/3a)*.

M. Maschke, président 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 la période de mars 1968 à mars 1969 et du projet de plan de travail pour la période de mars 1969 à mars 1970, présente à la session le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 27/28 (voir Annexes II).

M. Titov (Union Soviétique) constate que le groupe de travail a examiné dans ses détails le rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour la période écoulée et le projet de plan de travail pour la période de mars 1969 à mars 1970.

La délégation soviétique, poursuit M. Titov, relève avec satisfaction l'esprit traditionnel de coopération et d'entente qui a régné aux réunions de ce groupe de

* Se trouve dans les archives de la Commission.

travail, grâce auquel une unanimité totale a pu être atteinte sur toutes les questions figurant tant dans le rapport du Directeur que dans le plan de travail.

Au cours de la période considérée, l'Appareil de la Commission a mené à bonne fin les tâches qui lui ont été confiées et les autorités compétentes des pays danubiens lui ont accordé le concours nécessaire.

M. Titov souligne que le projet de plan de travail proposé pour la période de mars 1969 à mars 1970 contient des questions d'une grande importance pratique pour la navigation danubienne.

La délégation soviétique estime que cette voie dans laquelle se déroule l'activité de la Commission répond à l'esprit et aux tâches de la Convention de 1948 et permet de resserrer encore davantage les liens économiques et culturels des pays danubiens.

En conclusion, M. Titov déclare que la délégation soviétique est d'accord avec le rapport, les déductions et les propositions du groupe de travail concernant le rapport du Directeur et votera pour l'adoption du projet de plan de travail proposé.

M. Pučík (Tchécoslovaquie) communique qu'il est en principe d'accord avec le rapport du groupe de travail soumis à l'examen de la session, mais il demande que le point 31 du projet de plan de travail qui prévoit la formation d'un groupe d'experts pour des questions liées à la création de l'Administration Rajka—Gönyű, soit examiné plus tard étant donné que la date de convocation de ce groupe devrait être fixée en fonction des résultats de l'examen du point 6 de l'ordre du jour.

M. Zágor (Hongrie) note que deux documents importants ont été élaborés à la réunion d'experts de janvier 1969, à savoir le projet d'une nouvelle instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube et l'information sur l'utilisation de réflecteurs radar.

Le projet de nouvelle instruction contient des indications fort utiles sur le mode d'installation et les dimensions des signaux côtiers et flottants. Cette instruction représentera un système uniforme dans le cas où seront élaborées des dispositions concernant le balisage au radar et son utilisation.

L'Annuaire statistique pour 1967, dressé par l'Appareil de la Commission, est bien plus complet, dit M. Zágor, que ceux parus au cours des années précédentes, tant en ce qui concerne sa structure que son contenu. Il fournit quantité de données intéressantes sur les types des bâtiments, leur portée en lourd et leur puissance, et les présente groupés par année de construction. Les données figurant dans l'Annuaire permettent de faire une confrontation avec les données analogues communiquées à l'ONU par d'autres organisations internationales.

La publication envisagée de données sur l'effectif du parc de bâtiments permettra d'avoir une idée sur le développement de la flotte danubienne.

Poursuivant, M. Zágor souligne que la délégation hongroise estime fort important le travail effectué par l'Appareil de la Commission dans le domaine de l'hydro-météorologie. Après la décision adoptée par la XXVI^e session, l'Appareil a fait un grand pas en avant dans le domaine de l'étude des débits d'eau du Danube ; il a fait ressortir les écarts qui se présentent dans les données sur les débits et recherche les possibilités de concier ces données.

Au nom de la délégation hongroise, M. Zágor exprime sa reconnaissance au Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, aux autorités compétentes des pays danubiens, aux experts et à tous les fonctionnaires de l'Appareil, inscrits et non-inscrits au tableau du personnel, pour l'excellent travail qu'ils ont accompli.

S'associant à la demande de la délégation tchécoslovaque en ce qui concerne la date de convocation du groupe d'experts pour la question Rajka—Gönyű, M. Zágor

déclare que la délégation hongroise votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail sur le rapport du Directeur et du projet de plan de travail.

La décision relative aux points 8 et 9 de l'ordre du jour est mise au vote.

La décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1968 à mars 1969 et le projet de plan de travail pour la période de mars 1969 à mars 1970 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/33 (Annexes I).

Le Président propose de tenir un intervalle de 15 minutes.

(Après l'intervalle)

La session examine le point 6 de l'ordre du jour « *Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű* ».

M. *Atanassov*, président du groupe de travail chargé de l'examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű, rappelle qu'en vertu de la décision des représentants des pays membres de la Commission du Danube, le mandat du groupe de travail a été élargi pour que celui-ci examine tous les problèmes qui se posent conformément à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, sur le vu de la réunion d'experts tenue en octobre 1968, et soumet à la session le rapport du groupe contenant également un projet de décision sur le problème en question — doc. CD/SES 27/27 (Annexes II).

M. *Pučik* (Tchécoslovaquie) demande aux délégations de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie d'argumenter la position de leurs pays en ce qui concerne la création de l'Administration fluviale Rajka — Gönyű avant que soit abordé l'examen du rapport du groupe de travail, étant donné qu'à la page 2 de ce rapport figure une insertion aux termes de laquelle les délégations des dits pays ont convenu que la présence des délégués de l'Administration fluviale aux réunions du groupe de travail ne touche pas la position de leurs pays en ce qui concerne la création de l'Administration.

Jusqu'à présent la délégation tchécoslovaque n'a pas connaissance officielle des positions des pays en rapport avec la création de la dite Administration, dit M. *Pučik*, et elle se réserve le droit d'intervenir encore une fois après avoir reçu les réponses à sa question.

M. *Jović* (Yougoslavie) et M. *Pfusterschmid* (Autriche) communiquent qu'il était de leur intention d'intervenir sur la question soulevée par M. *Pučik* au moment de l'examen du rapport du groupe de travail au sein de la séance plénière.

M. *Jović* (Yougoslavie) déclare :

« Nous avons écouté avec une grande attention le rapport du groupe de travail qui a examiné les problèmes de navigation dans le secteur Rajka — Gönyű. Cette question occupe notre Organisation depuis l'année passée et elle comporte, comme on le sait, de nombreux aspects dont certains présentent un intérêt particulier pour la

délégation yougoslave. Pour être concret, je soulignerai que l'examen de l'aspect juridique de ce problème revêt une grande importance.

« Dans l'activité qu'elle a déployée jusqu'ici au sein de la Commission, la délégation yougoslave s'est toujours engagée en vue de l'application des dispositions de la Convention et je tiens à déclarer qu'elle en fera de même à l'avenir, étant convaincue que c'est la seule manière permettant de trouver une solution à tous les problèmes auxquels nous sommes confrontés dans notre activité. Toute autre façon de procéder nous écarterait de la bonne voie et créerait de nouvelles difficultés, ce qui aurait pour conséquence de tirer en longueur la solution des nouveaux problèmes qui se posent à la navigation. Malheureusement, le problème dont nous discutons se range parmi ces derniers.

« La Commission est confrontée à l'examen de la non-concordance entre la Décision de 1950 et la Convention. De l'avis de la délégation yougoslave, il est indispensable d'éliminer cette désharmonie pour pouvoir surmonter les difficultés auxquelles nous avons à faire face. Il résulte clairement de ce qui précède pourquoi la délégation yougoslave s'est opposée à l'adoption de la Décision de 1950 et pourquoi elle continuera à défendre cette position avec esprit de conséquence.

« Fidèle à ces principes, la délégation yougoslave a déclaré au sein du groupe de travail que la présence de représentants de l'Administration fluviale créée par les Gouvernements de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque ne préjugait en rien sa reconnaissance. La délégation yougoslave ne reconnaît pas l'Administration fluviale Rajka — Gönyű dans le cadre de la Commission du Danube. Il est compréhensible que cet aspect ne peut ni de loin épuiser tous les problèmes qui se posent, en grand nombre, en connexion avec cette question.

« Ainsi, l'on connaît bien les difficultés auxquelles se heurte la navigation sur le Danube qui doit maintenir sa capacité de soutenir la concurrence en tant que transporteur. Nous considérons donc qu'il est d'une grande importance d'aborder la solution de ce problème surtout à partir de ce point de vue.

« Je tiens aussi à faire quelques remarques qui, de l'avis de la délégation yougoslave, pourraient nous être utiles dans notre travail futur.

« Dans le domaine de la création des conditions nécessaires sur la voie navigable du Danube, la Commission a adopté plusieurs décisions importantes. Ces décisions sont le fruit d'une activité s'étalant sur plusieurs années, ainsi que de nos efforts communs. Leur caractéristique commune est qu'elles ont été adoptées avec le plein accord de tous les membres de la Commission du Danube. Nous pensons surtout aux décisions relatives à l'unification et à la modernisation du système de balisage de la voie navigable, à la détermination des gabarits et au plan des grands travaux.

« Toutes ces décisions comportent des obligations matérielles pour les pays-membres, à partir d'une base concertée. En assumant ces obligations, les pays-membres ont confirmé que c'était là la seule manière d'assurer à la navigation les conditions nécessaires pour son fonctionnement normal et son activité future.

« Les pays danubiens ont accepté de plein gré ces obligations après avoir bien examiné préalablement leurs possibilités matérielles respectives, en tenant compte en premier lieu des besoins de la navigation, de ses perspectives de développement, et notamment de l'importance du Danube en tant que voie navigable internationale.

« Au cours de ses vingt années d'activité en vue de la mise en œuvre des principes de la Convention, la Commission du Danube a acquis une riche expérience qu'il convient d'appliquer dans le cas concret.

« Se guidant de ces principes, la délégation yougoslave déploiera des efforts

constructifs pour que la Commission aboutisse dans le cas concret à des solutions qui soient conformes à la Convention et aux intérêts de la navigation sur le Danube.

« Nous sommes conscients de la difficulté et de la complexité de cette tâche et des problèmes que nous aurons à surmonter pour pouvoir mener à bien notre tâche. Aussi est-il indispensable, comme je l'ai déjà dit, d'examiner le problème sous tous ses aspects, problème qui ne peut être résolu avec succès qu'avec le plein accord de tous les membres de la Commission du Danube.

« Je suis persuadé que l'esprit de compréhension et de coopération qui est de tradition à la Commission trouvera cette fois-ci également sa pleine expression. Pour ce qui est de la délégation yougoslave, je tiens à déclarer que tous ses efforts seront dirigés dans ce sens. »

M. *Pfusterschmid* (Autriche) dans son intervention déclare :

« Permettez-moi de souligner l'intérêt que l'Autriche accorde au Danube comme son seul lien navigable avec la mer. De ce fait, nous sommes aussi dûment intéressés dans le sort et le travail de cette Organisation internationale, la Commission du Danube.

« Nous sommes toujours heureux si nos travaux aboutissent à une bonne fin, et je crois que cette session qui s'achève demain aura aussi fait un bon travail, et que même pour ce qui est du point le plus difficile de l'ordre du jour, la question de Rajka—Gönyű, nous sommes sur un chemin qui nous mènera à une bonne fin.

« Je ne veux pas vous cacher que le commencement était difficile pour nous, que l'étonnement, la déception en Autriche était générale lorsque justement dans l'année jubilaire de la Commission du Danube nous étions confrontés à une nouvelle organisation à nos portes, qui devrait prélever des taxes considérables, surtout qu'on ne nous avait pas demandé à l'avance et qu'on s'est basé sur une décision que nous ne pouvons pas accepter, car notre avis légal est qu'en 1950 la Commission a dépassé sa compétence lorsqu'elle a décidé de créer une organisation spéciale pour le secteur Rajka—Gönyű. En conséquence cette décision est non-existante pour l'Autriche, et pour cette raison nous avons dû insister pour que nos réserves envers les représentants de l'Administration fluviale soient incluses dans les différents rapports.

« Dans la discussion que nous avons menée jusqu'ici nous étions restreints par le mandat portant sur les questions techniques. Cependant, même le projet d'amélioration du secteur Rajka—Gönyű, qui nous a été présenté par les deux Gouvernements, soulevait une série de questions qui, d'après nos hydrotechniciens, n'ont pas encore trouvé de solution satisfaisante. Même du point de vue purement technique, nos doutes en ce qui concerne la nécessité du projet proposé et la garantie qu'il pourra atteindre le but envisagé n'ont pas pu être dissipés.

« Toutes les autres questions n'ont été, par manque de mandat, traitées qu'en passant. C'est pour cette raison que nous n'avons pas pu donner une réponse à la question concernant les répercussions, sur la liberté de la navigation, de la perception d'une nouvelle taxe.

« De même, il reste à éclaircir comment nous pourrions mettre en concordance nos obligations découlant du Plan des grands travaux et les mesures prévues dans le secteur mentionné. Enfin, la Convention est en première ligne une Convention de navigation, mais nous ne pouvons tirer d'autres conclusions que c'est exactement la navigation qui sera en danger si elle doit subir de nouvelles taxes.

« Nous nous sommes réunis ici dans le cadre d'une Convention dont le seul but est d'assurer et d'améliorer les conditions de la navigation sur le Danube et qui se fonde sur le principe de la liberté de la navigation et de l'exemption de taxes sur la

navigation. Ce principe est vieux de plus de 150 ans. Il a été adopté en vue des conditions spéciales existant dans le bassin du Danube.

« On parle aujourd'hui d'un autre principe selon lequel chaque mode de transport prend à sa charge les frais de son infrastructure. Ce principe a pris position dans la plupart des pays de l'Europe, et même notre Gouvernement a pris une décision dans ce sens récemment. Seul pour le Danube il existe encore une exception adoptée par tous les participants à cette Convention.

« Nous retournerons en Autriche, à Vienne, avec une certaine appréhension, car pendant les jours que nous venons de passer ici nous avons dû entendre parfois le conseil : si vous avez des dépenses extraordinaires, servez-vous de l'article 4 de la Convention. Je dois avouer que nous étions mauvais tacticiens de ne pas l'avoir fait, soit lors de notre signature, soit en 1965, soit l'année dernière. Mais nous ne l'avons pas fait pour une bonne raison. C'est parce que nous sommes convaincus que le jour où nous commencerons à comparer dans cette Organisation ce que chaque pays dépense pour le Danube, la fin de la liberté de la navigation ne sera plus loin. On ne désarme pas en se réarmant.

« C'est en quelques mots l'avis du Gouvernement autrichien, et c'est dans ce sens qu'a eu lieu l'intervention de notre ministre M. Kotzina, lors de la Session jubilaire d'il y a un an.

« Dans quelques mois le groupe d'experts se réunira sous le mandat élargi et devra travailler sur une question reconnue difficile par tous. Nous espérons qu'il fera un bon travail, un travail constructif, mais nous espérons aussi qu'il ne se réunira pas avec le seul but de trouver les moyens légaux pour découvrir de nouvelles sources pour les trésoreries. De notre avis, son but ne peut être que de trouver une solution qui pourra garantir de nouveaux avantages à la navigation. »

M. Pučík (Tchécoslovaquie) dans son intervention déclare :

« La Commission du Danube en adoptant à sa III^e session, en 1950, la décision sur la création d'une administration fluviale spéciale pour le secteur de seuils du Danube Rajka — Gönyű, qui serait composée des Etats riverains, la République Tchécoslovaque et la République Populaire Hongroise, s'est fondée sur les indications de la Conférence danubienne, qui figurent dans l'Annexe 2 à la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et a, en outre, pris en considération et accepté les propositions des Gouvernements tchécoslovaque et hongrois et d'autres pays membres de la Commission. Cette décision a été adoptée par la Commission du Danube en vertu des articles correspondants de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube et conformément aux Règles de procédure. En conséquence, elle a vigueur légale.

« En créant une administration fluviale commune hungaro-tchécoslovaque dans le secteur du Danube Rajka — Gönyű, les Gouvernements de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise étaient guidés par la dite décision de la III^e session de la Commission du Danube.

« L'administration commune tchécoslovaque-hongroise développe toutes ses activités sur la base de cette décision, activités qui découlent de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, et elle continuera à les déployer tant que cette décision restera en vigueur.

« Si quelques délégations ont des objections à formuler à l'encontre de la dite décision de la III^e session de la Commission du Danube, ces objections ne devraient pas, à notre avis, être dirigées contre les décisions de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie, mais c'est la Commission du Danube qui devrait les examiner.

« Dans le cas où l'on trouverait que ces objections sont justifiées, la Commission du Danube devrait rechercher une nouvelle solution, qui répondrait entièrement aux dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, ainsi qu'aux exigences légitimes de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise en ce qui concerne le financement, sur le secteur Rajka — Gönyű, des travaux dépassant ceux que l'on peut raisonnablement mettre à la charge de ces Gouvernements.

« La délégation tchécoslovaque est prête à participer à de telles négociations. Je puis vous assurer qu'elle fera de son mieux pour aider à trouver la solution optimale, dans l'esprit susmentionné.

« Je suppose qu'il est de l'intérêt de tous les Etats membres de la Commission, et non seulement de celui de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie, de trouver une solution définitive à cette question dans le plus bref délai possible, vu que l'examen de ce problème ne peut influencer l'activité de l'administration dans tous les domaines, y compris la perception des taxes.

« En rapport avec l'intention de la Tchécoslovaquie de résoudre dans un délai aussi court que possible le problème de l'Administration fluviale Rajka — Gönyű, permettez-moi de vous prier, Monsieur le Président, qu'après la tenue de la réunion d'experts le Présidium de la Commission du Danube examine la nécessité de convoquer d'urgence une session extraordinaire de la Commission du Danube pour étudier les résultats de la réunion d'experts et trouver rapidement une solution définitive à ce problème.

« Je dois souligner que la décision de la III^e session de la Commission du Danube garde sa validité avec toutes les conséquences juridiques et autres qui en découlent tant que cette décision ne sera pas modifiée conformément aux Règles de procédure de la Commission du Danube en vigueur. »

M. Zágor (Hongrie) déclare, au nom de la délégation hongroise, qu'il s'associe entièrement à la déclaration faite par le Représentant de la Tchécoslovaquie.

Le projet de décision au point 6 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision concernant l'examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/32 (voir Annexes I).

La séance est levée à 12 heures 50 minutes.

*Le Président de la
Commission du Danube*
Signé: V. BOGDANOV

*Le Secrétaire de la
Commission du Danube*
Signé: G. ZÁGOR

PROCES-VERBAL

N° 143

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 15 mars 1969
à Budapest

Président — M. BOGDANOV

Représentants

République d'Autriche	— M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	— M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	— M. Zágor
République Socialiste de Roumanie	— M. Turcuş
République Socialiste Tchécoslovaque	— M. Pučik
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	— M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	— M. Jović

La séance est ouverte à 10 heures 5 minutes.

La session examine le *projet de budget de la Commission du Danube pour 1969* — doc. CD/SES 27/8*.

M. *Takács*, président du groupe de travail pour les questions financières, présente le rapport du groupe de travail — doc. CD/SES 27/29 (Annexes II).

Le projet de décision sur le point 10 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969 est adoptée à l'unanimité — doc. CD/SES 27/34 (Annexes I).

Le *Président* remercie M. *Takács*, président du groupe de travail et tous les membres de ce groupe, ainsi que l'Appareil de la Commission pour avoir accompli leur tâche avec succès.

La session passe au point 11 de l'ordre du jour « *Election du Président, du Vice-président, et du Secrétaire de la Commission du Danube* ».

Le *Président* communique qu'en vertu de l'article 6 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, le Président, le Vice-président et le Secrétaire de la Commission sont élus pour une période de 3 ans. A l'heure actuelle, le poste de Président est occupé par le Représentant de la République Populaire de Bulgarie, le poste de Vice-président par le Représentant de la République Socialiste de Roumanie et celui de Secrétaire, par le Représentant de la République Populaire Hongroise.

Le Président prie les Représentants de proposer les candidature aux postes de Président, Vice-président et Secrétaire de la Commission.

M. *Bogdanov*, en sa qualité de Représentant de la République Populaire de Bulgarie, propose d'élire au poste de Président de la Commission M. Enderl, Représentant de la République d'Autriche.

M. *Turcuş* (Roumanie) propose au poste de Vice-président de la Commission le Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, M. Pučik.

M. *Zágor* (Hongrie) propose au poste de Secrétaire de la Commission le Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Jović.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Aucune objection n'ayant été faite au sujet des candidatures proposées, celles-ci sont inscrites sur la liste des candidats à élire au scrutin secret.

Le *Président* rappelle que conformément aux Règles de procédure, le *Président*, le *Vice-président* et le *Secrétaire* sont élus au scrutin secret, et propose d'élire une commission de dépouillement du scrutin composée de représentants qui ne figurent pas dans la liste des candidats.

La commission de dépouillement du scrutin composée, sur proposition de M. *Titov* (Union Soviétique), de M. *Turcuş*, Représentant de la République Socialiste de Roumanie, et de M. *Zágor*, Représentant de la République Populaire Hongroise, est élue à l'unanimité.

Le *Président* prie la commission de dépouillement du scrutin d'accomplir sa tâche et annonce un intervalle pour le vote et le dépouillement du scrutin.

(Après l'intervalle)

M. *Turcuş*, prenant la parole au nom de la commission de dépouillement du scrutin, communique les résultats du vote :

Président : M. Enderl, 7 voix pour, pas de voix contre et pas d'abstention ;
Vice-président : M. Pučik, 7 voix pour, pas de voix contre et pas d'abstention ;
Secrétaire : M. Jović, 7 voix pour, pas de voix contre et pas d'abstention.

Le *Président* remercie M. *Turcuş* et M. *Zágor* et constate que les élections se sont déroulées conformément aux Règles de procédure. En résultat du vote ont été élus à l'unanimité : au poste de *Président* — M. Enderl, Représentant de la République d'Autriche ; au poste de *Vice-président* — M. Pučik, Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, et au poste de *Secrétaire* — M. Jović, Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie.

M. *Bogdanov* félicite, en son propre nom et au nom de M. *Turcuş* et de M. *Zágor*, les représentants nouvellement élus et leur souhaite de grands succès dans leur travail et dans leur vie privée.

M. *Titov* (Union Soviétique), se prononçant au nom de la délégation soviétique et espérant traduire les sentiments des délégations des autres pays-membres également, exprime sa profonde reconnaissance au Représentant de la République Populaire de Bulgarie, M. *Bogdanov*, au Représentant de la République Socialiste de Roumanie, M. *Turcuş*, et au Représentant de la République Populaire Hongroise, M. *Zágor*, qui ont dirigé la Commission en leur qualité de *Président*, de *Vice-président* et de *Secrétaire* de la Commission.

Au cours de cette période, dit M. *Titov*, de nombreux problèmes ont été résolus, qui contribuent au développement de la navigation danubienne et à une meilleure mise en valeur des possibilités de l'utilisation de cette grande voie navigable européenne. Bien que de sérieux problèmes se soient posés, l'esprit de coopération bienveillante et la recherche de solutions acceptables pour tous a toujours prévalu dans l'activité de la Commission.

Poursuivant, M. *Titov* salue les nouveaux *Président*, M. Enderl, *Vice-président*,

M. Pučik, et Secrétaire, M. Jović, et leur souhaite de grands succès dans la direction de la Commission du Danube.

En conclusion, M. Titov exprime sa certitude qu'à l'avenir également l'activité de la Commission du Danube se déroulera dans l'intérêt d'un développement fructueux des relations de bon voisinage entre les pays danubiens, de l'extension de la coopération amicale et de la consolidation de la paix en Europe.

M. Bogdanov, s'exprimant en son propre nom et aussi au nom de M. Turcuş et de M. Zágor, remercie M. Titov pour sa haute appréciation de leur travail et pour ses bons voeux et assure la session qu'à l'avenir également ils feront tout pour contribuer honorablement aux travaux de la Commission du Danube, ce dans le désir d'étendre et de consolider l'amitié entre les pays danubiens et entre leurs peuples.

M. Enderl (Autriche) exprime ses remerciements et ceux de ses collègues pour leur élection aux postes respectifs de Président, Vice-président et Secrétaire de la Commission du Danube.

Même si cette élection s'effectue selon certains principes d'alternance, je me rends parfaitement compte de l'honneur d'avoir été élu président de cette organisation internationale, dit M. Enderl. La charge d'un fonctionnaire diplomatique d'une mission dans une organisation internationale signifie pour celui-ci une tâche de grande importance, et il doit se charger de cette tâche avec un maximum d'objectivité, de responsabilité internationale et de bonne volonté. J'espère pouvoir me montrer digne de cette mission.

Dans ce forum, poursuit M. Enderl, il est inutile de mettre en relief l'importance de la Commission du Danube. Les représentants, dont certains sont liés depuis des années à cette Organisation, considèrent leur devoir comme quelque chose de naturel, qui va de soi. Un nouveau venu qui n'est pas expert en matières techniques, voire dans leurs détails, est beaucoup plus conscient de l'importance de cette Organisation internationale spéciale.

Bien que la Commission du Danube, selon sa nature, remplisse en premier lieu des devoirs spécifiques dans l'intérêt de ses membres, elle jouit aussi d'une réputation excellente en dehors des pays-membres. Sa fonction indirecte comme facteur de détente et de coopération internationale en Europe est hautement estimée.

Permettez-moi de terminer avec une remarque personnelle, poursuit M. Enderl. Au bout d'un an et demi de collaboration j'estime surtout une chose en notre organisation : l'esprit amical et la camaraderie qui nous aident à traiter aussi des questions difficiles, et même de telles questions où il y a, parfois, des opinions divergentes. Ceci n'est possible que grâce à l'esprit de bonne coopération dont font preuve tous les collaborateurs du Secrétariat, et en particulier le directeur, M. Luka Kapikraian, comme représentant de tout l'Appareil. Je suis convaincu qu'une bonne collaboration entre le Président et le Directeur est essentielle pour le travail de notre Commission.

En conclusion, M. Enderl exprime encore une fois en son propre nom et au nom du nouveau Vice-président, M. Pučik, et du nouveau Secrétaire, M. Jović, sa vive reconnaissance et, avec l'accord de tous les Représentants, prie M. Bogdanov de continuer à présider les travaux de la séance plénière de la XXVII^e session.

M. Bogdanov remercie la confiance qui lui est témoignée et continue à diriger les travaux de la session.

La session examine le point 12 de l'ordre du jour « *Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXVIII^e session de la Commission du Danube* ».

L'ordre du jour à titre d'orientation de la XXVIII^e session, mis au vote, est adopté à l'unanimité — doc. CD/SES 27/36 (voir Annexes I).

Passant au point 13 de l'ordre du jour « *Divers* », les Représentants approuvent à l'unanimité le texte du communiqué sur les travaux de la XXVII^e session.

M. *Bogdanov* constate avec satisfaction que les questions figurant à l'ordre du jour de la XXVII^e session de la Commission ont été résolues avec succès.

Les questions d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique, statistique et autres qui figuraient à l'ordre du jour ont été examinées en réunions de groupe de travail et en séances plénières, et des décisions ont été prises à leur sujet.

Au cours de l'examen desdites questions, les délégations ont toujours témoigné un esprit de compréhension et ont cherché à trouver des solutions acceptables pour tous.

Grâce à la bonne volonté dont ont fait preuve toutes les délégations et à leur désir de trouver des solutions constructives, les travaux de la session ont abouti à des résultats positifs, et on peut constater que le plan de travail de la Commission du Danube pour la période écoulée a été accompli avec succès.

Parlant des résultats des travaux de la XXVII^e session, M. *Bogdanov* souligne l'adoption de l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube ainsi que la publication par la Commission de la Carte de pilotage du secteur Turnu Severin — Lom, des *Annuaire hydrologiques et statistiques*, du *Recueil des documents statistiques* et du nouveau *Profil en long du Danube*, qui sont tous des ouvrages de grande valeur et de grande utilité pour les bateliers, les institutions et les personnes s'occupant des questions de la navigation danubienne.

Le plan de travail adopté pour la période à venir témoigne de ce qu'il y a encore nombre de questions sur lesquelles la Commission doit travailler, et je suis persuadé, dit M. *Bogdanov*, qu'en coopération étroite avec les autorités compétentes des pays danubiens, la Commission du Danube résoudra toutes les tâches prévues par le plan.

Remerciant tous les Représentants, les membres des délégations et tous ceux présents à la session pour la coopération et la compréhension dont ils ont fait montre dans la solution des questions figurant à l'ordre du jour et remerciant également les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission pour le bon travail de préparation et leur contribution au bon déroulement de la XXVII^e session, M. *Bogdanov* rappelle qu'à partir de ce jour l'activité de la Commission sera dirigée par les nouveaux Président, Vice-président et Secrétaire et, au nom de tous les présents, leur souhaite de nouveaux succès afin que toutes les tâches posées devant la Commission soient résolues dans l'esprit de compréhension et de collaboration qui caractérise l'activité de la Commission.

Exprimant l'espoir que la Commission du Danube continuera à contribuer activement à la coopération fructueuse entre les pays danubiens et au développement de la navigation sur le Danube, M. *Bogdanov* clôt la XXVII^e session.

La séance est levée à 11 heures 10 minutes.

*Le Président de la
Commission du Danube*
Signé: V. BOGDANOV

*Le Secrétaire de la
Commission du Danube*
Signé: G. ZÁGOR

ANNEXES

I

DECISIONS

ORDRE DU JOUR

DE LA XXVII^e SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 4 mars 1969)

1. *Questions nautiques*

- a) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions nautiques.
- b) Information sur l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube.

2. *Questions techniques*

- a) Information sur l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina au cours de la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968.
- b) Information sur l'élaboration du projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube.

3. *Questions hydrométéorologiques*

- a) Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau.
- b) Information sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas-niveaux pour les divers secteurs du Danube:

4. *Questions statistiques*

- Information sur les transports en containers sur le Danube.

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

- Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission chargée de l'examen des questions d'organisation.

6. Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű:

- Rapport de la réunion d'experts.

7. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1968.
8. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969.
9. Projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970.
10. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1969.
11. Election du Président, du Vice-Président et du Secrétaire de la Commission du Danube.
12. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXVIII^e session de la Commission du Danube.
13. Divers.

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME 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 1968

(Adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969)

Ayant examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission
du Danube pour 1968 ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen
des questions financières, la XXVII^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 31 décembre 1968 :

Exécution du budget

Chapitre des recettes	5 437 715 forints
Chapitre des dépenses	5 266 058 forints

Bilan

Actif	171 657 03 forints
Passif	171 657 03 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 27/5 ;

2. de transférer au budget pour 1969 le solde du budget pour 1968, dont le mon-
tant s'élève à 171 657 forints ;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières
(doc. CD/SES 27/12).

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions nautiques

(Adoptée à la séance plénière du 10 mars 1969)

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

1. d'adopter l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube (doc. CD/SES 27/11*) et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de l'introduire à partir du 1^{er} avril 1970 ;

2. de prendre note :

a) du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques — doc. CD/SES 27/37(RE/1969-1) ;

b) de l'Information sur l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube — doc. CD/SES 27/1 ;

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques — doc. CD/SES 27/13.

* Document édité séparément.

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions techniques

(Adoptée à la séance plénière du 10 mars 1969)

Après avoir discuté et examiné l'Information sur l'entretien du chenal du Danube de Regensburg à Sulina, l'Information sur l'élaboration du projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968 (doc. CD/SES 27/2) ;

2. d'approuver le projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube (doc. CD/SES 27/17) et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'envoyer leurs données à ce sujet conformément au schéma approuvé ;

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 2/a et 2/b de l'ordre du jour) — doc. CD/SES 27/16.

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant les questions hydrométéorologiques
(Adoptée à la séance plénière du 10 mars 1969)

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

1. de prendre note de l'Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau (doc. CD/SES 27/18), ainsi que de l'Information résumant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur la situation en matière de données sur les débits d'eau (doc. CD/SES 27/6) ;
2. de prendre note de l'Information sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux pour les divers secteurs du Danube (doc. CD/SES 27/19) ;
3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 27/20).

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE concernant les questions statistiques

(Adoptée à la séance plénière du 10 mars 1969)

Ayant examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour « Questions statistiques », ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques, la Commission du Danube DÉCIDE :

1. de prendre note de l'Information concernant les transports en containers sur le Danube — doc. CD/SES 27/9 ;
2. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — doc. CD/SES 27/21.

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de
la Commission du Danube

(Adoptée à la séance plénière du 14 mars 1969)

Ayant examiné le point 5 de l'ordre du jour « Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube », ainsi que le rapport du groupe de travail formé pour l'examen de cette question, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission chargée de l'examen des questions d'organisation (doc. CD/SES 27/38 —RE/1968-3) ;
2. d'adopter la nouvelle structure du Secrétariat de la Commission du Danube (Annexe 1 au doc. CD/SES 27/26) ;
3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (doc. CD/SES 27/26).

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant l'examen des questions sur les mesures nécessaires pour assurer et améliorer
les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű

(Adoptée à la séance plénière du 14 mars 1969)

Ayant examiné et discuté le point 6 de l'ordre du jour « Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű », la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note du rapport de la réunion d'experts (doc. CD/SES 27/39 —RE/1968-2) ;

2. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű (doc. CD/SES 27/27).

DECISION**DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE**

concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail pour la période de mars 1968 à mars 1969 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970

(Adoptée à la séance plénière du 14 mars 1969)

Ayant examiné et discuté le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1968 à mars 1969 et le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen desdits rapport et projet de plan de travail, la XXVII^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 mars 1968 à mars 1969 (doc. CD/SES 27/7) ;
2. d'approuver l'activité déployée par le Secrétariat et les Services en vue de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période susmentionnée et de l'exécution des décisions de la XXVI^e session ;
3. d'adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/3-b) ;
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 du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969 et du projet de plan de travail pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/28).

DECISION

DE LA VINGT-SEPTIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969

(Adoptée à la séance plénière du 15 mars 1969)

Ayant discuté le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1969 dans la somme de 5 431 810 forints pour son chapitre des recettes, et de 5 431 810 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 27/30);

de fixer les annuités des Etats-membres pour 1969, établies conformément à l'article 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 742 000 forints par Etat-membre ;

2. de transférer au budget de la Commission pour 1969 le solde du bilan au 31 décembre 1968 qui s'élève à 171 657 forints, et d'y inclure les autres recettes prévues qui se chiffrent à 66 153 forints ;

3. de transférer en janvier 1970 — jusqu'à l'approbation du budget pour 1970 — la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1969, afin d'assurer une activité normale à la Commission ;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 27/29).

PLAN DE TRAVAIL

de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970

(Adopté à la séance plénière du 14 mars 1969)

1. Publier la Carte de pilotage du Danube du km 743 (Lom) au km 375 (Silistra) à l'échelle de 1 : 25 000 ; à faire paraître en 850 exemplaires sous forme d'album et 650 exemplaires sous forme de dépliant.

2. Rassembler, jusqu'au 31 décembre 1969, la documentation nécessaire et entreprendre les travaux préliminaires en vue de la préparation à la publication de la Carte de pilotage du Danube du km 375 (Silistra) au km 0 (Sulina).

3. Poursuivre l'élaboration de la documentation reçue par l'Appareil de la Commission au sujet de la publication d'un album des types de bâtiments naviguant sur le Danube. Dresser une information sur cette question et la diffuser aux pays danubiens.

4. Entreprendre le rassemblement des propositions et des données complémentaires en vue d'une nouvelle édition de l'Indicateur kilométrique du Danube.

5. Publier, sur ronéo et par photocopie, l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube, à faire paraître en 200 exemplaires en russe et 200 exemplaires en français.

6. Entreprendre la préparation de l'exemplaire d'auteur de la Carte générale du Danube, compte tenu des observations et propositions reçues, et l'envoyer pour avis aux autorités compétentes des pays danubiens.

7. Diffuser à tous les pays danubiens l'information préparée par les autorités compétentes hongroises sur les questions suivantes :

- a) Type optimum de réflecteur radar à utiliser sur le Danube.
- b) Utilisation de réflecteurs radar pour baliser le chenal du Danube.
- c) Exigences techniques fondamentales minima posées à l'égard des installations de radar.
- d) Elaboration d'une carte-radar type.

8. Convoquer en décembre 1969 une réunion d'experts en questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications ; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants :

a) Examen de l'information reçue des autorités compétentes hongroises conformément au point 7 du plan de travail.

b) Examen de l'information de l'Appareil de la Commission sur l'expérience acquise dans le domaine du poussage sur le Danube, et des problèmes liés à ce mode de navigation, en vue d'un échange de vues sur cette question.

c) Examen de la possibilité de passer à l'emploi de la radiotéléphonie sur ondes métriques, de la question de la fréquence commune pour l'appel et la sécurité, ainsi que de la question des codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube, en prenant en considération les résultats des travaux de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications maritimes (Genève 1967) dans ce domaine.

Le Rapport de la réunion d'experts est à soumettre à la XXVIII^e session.

9. Rassembler les avis des autorités compétentes des pays danubiens quant à l'utilité de faire paraître, à l'usage des bateliers, un recueil des explications (commentaires, précisions, interprétations) aux articles les plus importants des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens.

10. Dépouiller les données sur les seuils en 1968, reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales selon le formulaire de fiche de seuil adopté, et publier en 170 exemplaires sur ronéo et par photocopie, les fiches des seuils du Danube en 1968.

Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1969.

11. Rassembler, selon le schéma adopté, les données des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales relatives à l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du 1^{er} septembre 1968 au 1^{er} septembre 1969, ainsi que les données sur le régime des glaces de l'hiver 1968/1969 ; dresser sur la base de ces données l'information relative à l'entretien du chenal sur le secteur en question, et la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

12. Demander aux pays danubiens des renseignements concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube ; étudier la documentation reçue, dresser sur la base de celle-ci une information à soumettre à l'examen de la session ordinaire de la Commission.

13. Poursuivre les travaux en vue de la préparation de l'Album des courbes du Danube dont le rayon de courbure est inférieur à 800 m sur la base des avis et des propositions reçus des pays danubiens ainsi que d'autres propositions complémentaires ; dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'une des sessions ordinaires de la Commission.

14. Rééditer, sur ronéo, en 250 exemplaires, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube et en diffuser 30 exemplaires à chaque pays danubien.

15. Editer en 250 exemplaires, par photocopie, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1968 ; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1969.

16. Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des prévisions mensuelles des niveaux du Danube.

17. Rassembler les renseignements des pays danubiens concernant la méthode de précision des données sur les débits d'eau pour la période à partir de 1940 jusqu'à nos jours, les synthétiser, dresser une information à diffuser à tous les pays danubiens et demander leurs avis quant à l'utilité et la nécessité d'inclure l'examen de cette question à l'ordre du jour d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

18. Dresser une information sur la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation, et la diffuser aux pays danubiens. Rassembler les avis des pays danubiens, les synthétiser et soumettre cette synthèse à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques.

19. Charger l'Appareil de la Commission d'élaborer sur la base des observations qui se trouvent à sa disposition, un nouveau projet de Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, le diffuser aux pays danubiens et, après avoir reçu leurs avis, le soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

20. Dresser une information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube ; la diffuser aux pays danubiens pour avis, synthétiser les avis reçus et soumettre cette synthèse à l'examen de la XXVIII^e session.

21. Convoquer en octobre 1969 une réunion d'experts en questions hydrométéorologiques et techniques pour l'examen de l'information concernant la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. Le rapport de la réunion d'experts est à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

22. Recueillir auprès des pays danubiens la documentation sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux, dresser sur la base de renseignements reçus une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la session ordinaire de la Commission.

23. Préparer, et publier par photocopie, en 400 exemplaires, l'Annuaire statistique pour 1968 ; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1969.

24. Préparer une information sur les possibilités d'un relevé plus détaillé des transports de marchandises en cabotage, en vue de l'amélioration du relevé statistique du trafic-marchandises sur le Danube ; diffuser cette information à tous les pays danubiens et la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

25. En vue de la précision des données statistiques relatives au transport de marchandises entre les pays danubiens, rassembler les renseignements des autorités

compétentes sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans le domaine des transports internationaux. Dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

26. Rassembler les avis des pays danubiens sur les possibilités de la présentation de données relatives au trafic-marchandises en perspective sur le Danube dans la période de 1970 à 1975, et dresser à ce sujet une information.

27. Elaborer une information sur les dispositions fondamentales et les recommandations réglant les transports en containers, élaborées par des organisations internationales ou dans le cadre d'accords multilatéraux. Diffuser cette information aux pays danubiens et rassembler leurs avis quant à la possibilité d'étudier cette question dans le cadre de la Commission du Danube.

Soumettre cette information, complétée par les avis des pays danubiens, à l'examen de la XXVIII^e session.

28. Dresser, sur la base des avis reçus des autorités compétentes de tous les pays danubiens, une information au sujet de l'organisation à la Commission du Danube du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit, la diffuser à tous les pays danubiens et la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

29. Demander les avis des autorités compétentes des pays membres de la Commission au sujet de l'élaboration, sur la base de la structure adoptée, des projets du tableau du personnel et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel, compte tenu de la description des attributions des postes du Secrétariat élaborée par le Secrétariat comme matériau de travail, synthétiser les avis reçus, les diffuser pour information aux pays-membres et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions d'organisation.

30. Convoquer en novembre 1969 une réunion d'experts des pays membres de la Commission chargée de l'examen des questions d'organisation pour élaborer, sur la base de la structure adoptée, les projets du tableau du personnel du Secrétariat de la Commission et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel, compte tenu de la description des attributions des postes du Secrétariat élaborée par le Secrétariat comme matériau de travail. Le Rapport de la réunion d'experts est à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

31. Convoquer en septembre 1969 une réunion d'experts pour poursuivre, dans le cadre de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, l'étude des questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka—Gönyű, et présenter le rapport à la session de la Commission.

32. Dresser, et publier en 250 exemplaires,⁵ les procès-verbaux de la XXVII^e session de la Commission du Danube.

33. Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer aux travaux des organisations internationales et 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 de 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 1970.

36. Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971.

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

(Adopté à la séance plénière du 15 mars 1969)

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

1. *Questions nautiques*

— Rapport de la réunion d'experts en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications.

2. *Questions techniques*

a) Information sur l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina pendant la période du 1^{er} septembre 1968 au 1^{er} septembre 1969.

b) Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube.

3. *Questions hydrométéorologiques*

a) Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques.

b) Information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube.

c) Information sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux.

4. *Questions statistiques*

a) Information sur les possibilités d'un relevé plus détaillé des transports de marchandises en cabotage en vue de l'amélioration du relevé statistique du trafic-marchandises sur le Danube.

b) Information sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans les pays danubiens dans le domaine des transports internationaux sur le Danube.

c) Information sur la possibilité d'étudier, dans le cadre de la Commission du Danube, les dispositions fondamentales et les recommandations réglant les transports en containers, élaborées par des organisations internationales ou dans le cadre d'accords multilatéraux.

d) Information au sujet de l'organisation, à la Commission du Danube, du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit.

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

— Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube, chargée de l'examen des questions d'organisation.

6. Examen des questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű:

— Rapport de la réunion d'experts.

7. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1969.

8. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970.

9. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971.

10. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1970.

11. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXIX^e session de la Commission du Danube.

12. Divers.

II. Convoquer la XXVIII^e session ordinaire de la Commission du Danube en mars 1970.

ANNEXES

II

RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL

R A P P O R T**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 1968)

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 3 et 4 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Maschke
Délégation bulgare	— M. Kharizano M. Raïtchev
Délégation hongroise	— M. Fekete M. Takács
Délégation roumaine	— M. Stoian M. Ţigaret
Délégation soviétique	— M. Makeïev M. Azoïan
Délégation tchécoslovaque	— M. Tichý
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Vladiković M. Janković M. Davidović

Les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission, MM. Kapikraian, Feik, Svátek, Simeonov, Moldoveanu, Rumenčić et Tikvicki ont également pris part aux réunions du groupe de travail.

Sur proposition de M. Maschke, membre de la délégation de la République d'Autriche, soutenue par M. Stalio, suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Takács, conseiller 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 au 31 décembre 1968 (doc. CD/SES 27/5 et Annexes 1, 2, 3) et en a discuté les chapitres des recettes et des dépenses.

Le groupe de travail a vérifié les documents de la Comptabilité et a relevé que les écritures et les documents financiers sont tenus en bonne et due forme.

Par ailleurs, le groupe de travail a noté que l'Appareil de la Commission a élaboré et introduit à partir du 1^{er} janvier 1969 — conformément à ce dont il a été chargé par la XXVI^e session — une instruction interne sur la tenue de la comptabilité et de la caisse de la Commission du Danube.

Le groupe de travail soumet à l'examen de la XXVII^e session le projet de décision suivant concernant l'exécution du budget de la Commission pour 1968 :

« Ayant examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1968 ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXVII^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 31 décembre 1968 :

Exécution du budget

Chapitre des recettes	5 437 715 forints
Chapitre des dépenses	5 266 058 forints

Bilan

Actif	171 657,03 forints
Passif	171 657,03 forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 27/5 ;

2. de transférer au budget pour 1969 le solde du budget pour 1968, dont le montant s'élève à 171 657 forints ;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières doc. CD/SES 27/12). »

R A P P O R T

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 4 et 6 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Schrodtr M. Scherer
Délégation bulgare	— M. Kojouharov M. Raïtchev M. Mladenov
Délégation hongroise	— M. Fekete M. Dobos M. Jakus M. Káldy M. Kiss
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semenescu M. Stoian M. Țigaret
Délégation soviétique	— M. Bannov M. Afanassiev M. Azoïan
Délégation tchécoslovaque	— M. Malovecký M. Luby M. Zahradniček M. Urik

Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Vladiković M. Petrić M. Davidović M. Tošić
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Novaković M. Mihăila
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Pschorr M. Pertzsch
Secrétariat de la CEE de l'ONU	— M. Adossidès
Union Internationale des Télécommunications	— M. Petit
Administration Fluviale Rajka — Gönyű	— M. Lendvay

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission MM. Kapikrašan, Simeonov, Termačić, Rumenčić, Todorov, Wolfzettel.

Sur proposition de M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, soutenue par M. Bannov, conseiller de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Vladiković, conseiller de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, 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 XXVII^e session — *Questions nautiques*, à savoir :

a) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions nautiques — doc. CD/SES 27/37 — RE/1969/1.

b) Information sur l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube — doc. CD/SES 27/1.

Au point 1/a de l'ordre du jour

Après avoir examiné le rapport de la réunion d'experts des pays danubiens pour les questions nautiques, qui s'est déroulée du 14 au 21 janvier 1969, le groupe de travail y a apporté l'amendement suivant à la *page 4*, dernier alinéa : après les mots « pour les eaux moyennes » ajouter « et les eaux basses ».

En ce qui concerne la proposition d'unifier les signes kilométriques, le groupe de travail a jugé opportun d'ajourner l'examen de cette question.

La réunion a salué l'initiative des autorités compétentes hongroises qui se sont déclarées prêtes à envoyer à l'Appareil de la Commission, jusqu'au 15 octobre 1969, la documentation nécessaire pour l'étude des questions ayant trait à la navigation au radar. Le groupe de travail a demandé que la documentation soit envoyée, par l'entremise de l'Appareil de la Commission, à tous les pays danubiens pour avis. Cette documentation pourrait servir de base dans l'examen du problème par la réunion d'experts en questions de navigation, avec la participation d'experts en questions de radar.

Le groupe de travail recommande à la session d'approuver le rapport susmentionné.

Au point 1/b de l'ordre du jour

Ayant examiné l'information de l'Appareil de la Commission concernant l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube, le groupe de travail recommande à la session de prendre note de l'information en question.

Autres questions

Le groupe de travail a examiné également les questions d'ordre nautique contenues dans le rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1968/1969 (doc. CD/SES 27/7, points 1—10). Il a relevé que l'Appareil de la Commission a accompli avec succès toutes les tâches qui lui ont été confiées par la XXVI^e session, et a souligné l'ampleur du travail effectué par l'Appareil de la Commission et les experts des pays danubiens.

Le groupe de travail a, en outre, examiné les points d'ordre nautique figurant dans le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/3* points 1-8), et propose de les amender et de les préciser de la manière suivante :

Point 1 — Le groupe de travail juge opportun que chaque pays-membre reçoive 150 exemplaires de la Carte de pilotage mentionnée dans ce point. Il a été noté que les pays qui désirent acquérir, contre paiement, des exemplaires en sus du nombre fixé doivent le communiquer à l'Appareil de la Commission d'ici le 31 mars 1969 au plus tard.

Point 2 — Biffer à la fin les mots « y compris le bras Bala-Borcea ».

Point 3 — A biffer.

Point 4 — A libeller comme suit :

« Entreprendre le rassemblement des propositions et des données complémentaires en vue d'une nouvelle édition de l'Indicateur kilométrique du Danube. »

Point 5 — Reste inchangé.

Points 6, 7 et 8 — A remplacer par les nouveaux points suivants :

Point 6 — « Entreprendre la préparation de l'exemplaire d'auteur de la Carte générale du Danube, compte tenu des observations et propositions reçues, et l'envoyer pour avis aux autorités compétentes des pays danubiens. »

Point 7 — « Diffuser à tous les pays danubiens l'information préparée par les autorités compétentes hongroises sur les questions suivantes :

- a) Type optimum de réflecteur radar à utiliser sur le Danube.
- b) Utilisation de réflecteurs radar pour baliser le chenal du Danube.
- c) Exigences techniques fondamentales minima posées à l'égard des installations de radar.
- d) Elaboration d'une carte-radar type. »

* Se trouve dans les archives de la Commission.

Point 8 — « Convoquer en décembre 1969 une réunion d'experts en questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications ; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants :

a) Examen de l'information reçue des autorités compétentes hongroises conformément au point 7 du plan de travail.

b) Examen de l'information de l'Appareil de la Commission sur l'expérience acquise dans le domaine du passage sur le Danube, et des problèmes liés à ce mode de navigation, en vue d'un échange de vues sur cette question.

c) Examen de la possibilité de passer à l'emploi de la radiotéléphonie sur ondes métriques, de la question de la fréquence commune pour l'appel et la sécurité, ainsi que de la question des codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube, en prenant en considération les résultats des travaux de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications maritimes (Genève, 1967) dans ce domaine. »

Ajouter un nouveau point à rédiger comme suit :

Point 9 — « Rassembler les avis des autorités compétentes des pays danubiens quant à l'utilité de faire paraître, à l'usage des bateliers, des explications aux articles les plus importants des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens. »

A l'issue de l'examen des questions nautiques, le groupe de travail soumet à la XXVII^e session le projet de décision suivant :

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

1. d'adopter l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube (doc. CD/SES 27/11*) et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales de l'introduire à partir du 1^{er} avril 1970 ;

2. de prendre note :

a) du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 27/37 — RE/1969-1) ;

b) de l'Information sur l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube (doc. CD/SES 27/1) ;

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques (doc. CD/SES 27/13). »

* Document publié séparément.

R A P P O R T

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 XXVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 5 et 8 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne

— M. Müllner
M. Schrodtr
M. Scherer

Délégation bulgare

— M. Atanassov
M. Kojouharov
M. Raïtchev
M. Mladenov

Délégation hongroise

— M. Fekete
M. Dobos
M. Káldy
M. Kiss
M. Töröcsik

Délégation roumaine

— M. Marinescu
M. Semenescu
M. Focşa
M. Stoian
M. Ţigaret

Délégation soviétique

— M. Piliaev
M. Bannov
M. Afanassiev

Délégation tchécoslovaque	— M. Lubý M. Malovecký M. Kincel M. Urik
Délégation yougoslave	— M. Petrović M. Janković M. Vladiković M. Petrić M. Tošić
Administration Fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Veselinović M. Novaković M. Mihăila
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Pchorr M. Pertzsch
Secrétariat de la CEE de l'ONU	— M. Adossidès
Administration Fluviale Rajka — Gönyű	— M. Bokor

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission du Danube MM. Kapikraian, Simeonov, Patrichi, Mateescu, Mitev, Antos, Rumencić, Iványi.

Sur la proposition de M. Kojouharov, Conseiller de la délégation de la République Populaire de Bulgarie, Monsieur Marinescu, Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie, 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 sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina au cours de la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968 (CD/SES 27/2).

b) Information sur l'élaboration du projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube (doc. CD/SES 27/4).

au 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 temps voulu à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

L'Information contient tous les chapitres figurant dans le schéma adopté par la XVIII^e session de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a constaté que conformément à la décision de la XXIV^e session (doc. CD/SES 24/23), l'Information sur l'entretien du chenal contient également les données sur le régime des glaces du parcours navigable du Danube de

Regensburg à Sulina, de l'hiver 1967/68. De cette manière, l'Information donne un aperçu complet tant sur les travaux exécutés par les pays danubiens pour l'entretien du chenal que sur l'état de navigabilité du chenal et sur le régime des glaces au cours de la période traitée.

L'Information a été examinée chapitre par chapitre. Au cours de l'examen de l'Information, le groupe de travail y a apporté les amendements suivants au *Chapitre I* :

Page 19, point 42 — Remplacer les mots « Chantier au » par « Hochau ».

Page 26, point 93, colonne 9 — Biffer les mots « Mise en place : 500 m³ de fascines ».

Page 28, point 107, colonne 9 — Biffer les mots « Mise en place : 600 m³ de fascines ».

Page 32, colonne 9 — Biffer les mots « mise en place de fascines : 1 100 m³ ».

Le groupe de travail a constaté que l'Appareil de la Commission, sur la base des données fournies par les autorités compétentes des pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales, a dressé l'Information sur l'entretien du chenal pour la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968 et a accompli cette tâche avec succès.

au point 2/b de l'Ordre du jour —

Le groupe de travail a examiné aussi l'Information sur l'élaboration du projet de schéma d'unification de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube. Lors de l'établissement du projet présenté, l'Appareil a tenu compte de la plupart des observations et propositions reçues avant la XXVII^e session.

Au cours de l'examen du projet du schéma, le groupe de travail a trouvé nécessaire d'y apporter les amendements suivants :

— *au point 1* : Apparition des glaces — au lieu de « niveaux : maximum et minimum », écrire : « niveau ».

Le texte de la remarque à la page 2, est à libeller comme suit :

« *Remarque* : Quand au cours d'un hiver les divers phénomènes réapparaissent plusieurs fois, ces nouvelles apparitions seront décrites entièrement dans les points correspondants. »

Le groupe de travail a examiné de même 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 du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969 (points 11-16) et a constaté à l'unanimité que les tâches ont été accomplies entièrement et dans de bonnes conditions par l'Appareil.

Le groupe de travail a également examiné les points 9-12 du projet de plan de travail de la Commission du Danube de mars 1969 à mars 1970, qui se rapportent aux questions techniques :

* Se trouve dans les archives de la Commission

au point 9 —

Le groupe de travail a estimé utile, afin d'améliorer à l'avenir les données incluses dans la Fiche des seuils, de recommander aux autorités compétentes des pays danubiens de tenir compte de ce qui suit :

a) quand la longueur du seuil est inférieure à 100 m, donner l'emplacement du seuil par un seul chiffre (km) qui indique la partie inférieure du seuil ;

b) quand la longueur du seuil est supérieure à 100 m, l'emplacement du seuil sera indiqué par : du km... au km... ;

c) quand le seuil se trouve en amont d'un barrage (écluse), il serait utile de fournir les données, si possible, d'après la station hydrométrique située en amont du barrage ;

d) il conviendrait de compléter le schéma par des données sur les profondeur et largeur du seuil par rapport aux Recommandations de la Commission du Danube.

Point 11 — A libeller comme suit :

« Demander aux pays danubiens des renseignements concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube ; étudier la documentation reçue, dresser sur la base de celle-ci une information à soumettre à l'examen de la session ordinaire de la Commission du Danube. »

Point 12 — A libeller comme suit :

« Poursuivre les travaux en vue de la préparation de l'Album des courbes du Danube dont le rayon de courbure est inférieur à 800 m sur la base des avis et des propositions reçus des pays danubiens ainsi que d'autres propositions complémentaires ; dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à la prochaine session de la Commission ».

Le groupe de travail a également trouvé nécessaire d'introduire un nouveau point rédigé comme suit :

« Rééditer, sur ronéo, en 250 exemplaires, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube et en diffuser 30 exemplaires à chaque pays danubiens ».

Le groupe de travail a constaté que l'Appareil de la Commission du Danube, en accomplissant toutes les tâches concernant les questions techniques qui lui ont été confiées par la XXVI^e session, a réussi également à élaborer des matériaux d'une bonne qualité technique, qui méritent une appréciation positive.

A l'issue de l'examen des questions techniques, le groupe de travail soumet à la XXVII^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'élaboration du projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube de Regensburg à Sulina pour la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968 (doc. CD/SES 27/2) ;

2. d'approuver le projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube (doc. CD/SES 27/17) et de recommander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales d'envoyer leurs données à ce sujet conformément au schéma approuvé ;

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques (points 2/a et 2/b de l'Ordre du jour) — doc. CD/SES 27/16.»

R A P P O R T**du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques**

Le groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses séances les 6, 7 et 8 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Glasel M. Müllner M. Scherer M. Schrod
Délégation bulgare	— M. Kojouharov M. Mladenov
Délégation hongroise	— M. Baranyi
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semenescu M. Stoian M. Ţigaret
Délégation soviétique	— M. Piliaev M. Afanassiev M. Bannov
Délégation tchécoslovaque	— M. Kincel M. Urik
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Tošić M. Petrović M. Janković M. Vladiković Mme Šoć

Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Pschorr M. Michael M. Pertzsch
Organisation Météorologique Mondiale	— M. Péczely
Secrétariat de la CEE de l'ONU	— M. Adossidès
Administration Fluviale Rajka — Gönyű	— M. Bokor M. Lackó M. Lendvay

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission MM. Kapikraïan, Simeonov, Feik, Goda, Rumencić, Mme Remišova.

Sur proposition de M. Semenescu, membre de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, M. Afanassiev, Conseiller de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, a été élu président du groupe de travail.

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

- a) Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau.
- b) Information sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux pour les divers secteurs du Danube.

Au point 3/a de l'Ordre du jour

Le groupe de travail a pris note des documents présentés, à savoir de l'Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau, ainsi que de l'Information résumant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur la situation en matière de données sur les débits d'eau, complétée par l'avis des autorités compétentes roumaines concernant cette question.

Lors de l'examen de la question, le groupe de travail a relevé l'importance de la réception de données de débit d'eau suffisamment fiables et concertées pour tout le parcours du fleuve. Il estime que la présentation par les pays danubiens de données concertées sur les débits d'eau dans les secteurs limitrophes du Danube est une tâche d'importance primordiale. A cette fin, il serait désirable de prolonger notamment le délai de la présentation à l'Appareil de la Commission des données sur les débits d'eau.

Le groupe de travail a jugé opportun que l'Appareil de la Commission recueille auprès des pays danubiens des renseignements relatifs à la méthode applicable pour éliminer les écarts entre les données sur les débits d'eau.

Au point 3/b de l'Ordre du jour

Le groupe de travail a pris note de l'information présentée au sujet des résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux pour les divers secteurs du Danube.

Le groupe de travail a souligné l'importance que présente pour les besoins de la navigation l'élaboration d'une telle méthode et a constaté avec satisfaction que l'Appareil de la Commission a effectué un grand et utile travail dans ce domaine.

Bien que les résultats obtenus soient préliminaires, on peut espérer que les recherches entamées par l'Appareil aboutiront aux résultats désirés.

Afin d'accomplir cette tâche avec succès, le groupe de travail recommande à l'Appareil de recueillir auprès des pays danubiens des renseignements sur l'état des recherches visant l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux.

Le désir a été également exprimé qu'au fur et à mesure que des résultats fiables sont obtenus au cours de l'élaboration de la méthode de prévision, l'Appareil les étende à des points du Haut et du Bas-Danube.

Le groupe de travail a également examiné les points 17-23, traitant des questions hydrométéorologiques, du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission et a constaté avec satisfaction que l'Appareil a effectué un travail hautement qualifié dans l'exécution de ses tâches, qu'il a entièrement accomplies.

Au point 22 du rapport « Poursuivre l'étude concernant l'établissement du bilan d'eau du Danube pour les besoins de la navigation », la délégation roumaine a déclaré qu'elle a voté contre l'inclusion de ce point dans le plan de travail et par conséquent elle ne prendra pas part à son examen.

Le groupe de travail a aussi examiné les points 13-19 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970, et a convenu ce qui suit :

Points 13, 14 et 18 — Sans modification.

Point 15 — A libeller comme suit :

« Rassembler les renseignements des pays danubiens concernant la méthode de précision des données sur les débits d'eau pour la période à partir de 1940 jusqu'à nos jours, les synthétiser, dresser une information à diffuser à tous les pays danubiens et demander leurs avis quant à l'utilité et la nécessité d'inclure l'examen de cette question à l'ordre du jour d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques. »

Point 16 — Ajouter à la fin, après « les questions hydrométéorologiques » les mots « et techniques ».

Point 17 — A libeller comme suit :

« Charger l'Appareil de la Commission d'élaborer sur la base des observations qui se trouvent à sa disposition, un nouveau projet de Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube, le diffuser aux pays danubiens et, après avoir reçu leurs avis, le soumettre à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques. »

Point 19 — A libeller comme suit :

« Convoquer en octobre 1969 une réunion d'experts en questions hydrométéorologiques et techniques pour l'examen de l'information concernant la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube. »

Le groupe a trouvé nécessaire d'informer le groupe de travail pour les questions techniques au sujet des points 16 et 19.

Le groupe de travail a inclus dans le plan de travail un *nouveau point* libellé comme suit :

« Recueillir auprès des pays danubiens la documentation sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux, dresser, sur la base des renseignements reçus, une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la session ordinaire de la Commission. »

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

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

1. de prendre note de l'Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau (doc. CD/SES 27/18), ainsi que de l'Information résumant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur la situation en matière de données sur les débits d'eau (doc. CD/SES 27/6) ;

2. de prendre note de l'Information sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux pour les divers secteurs du Danube (doc. CD/SES 27/19) ;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques (doc. CD/SES 27/20). »

R A P P O R T**du groupe de travail pour les questions statistiques**

Le groupe de travail pour les questions statistiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 7 et 8 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Müllner M. Schrodt M. Glasel M. Scherer
Délégation bulgare	— M. Atanassov M. Raitchev M. Blaskov
Délégation hongroise	— M. Fekete M. Gyimesi M. Markos
Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Stoian M. Țigaret
Délégation soviétique	— M. Piliaev M. Makeïev
Délégation tchécoslovaque	— M. Lubý M. Urik
Délégation yougoslave	— M. Stalio M. Vasilic M. Petric M. Jankovic Mme Šoc

Ministère du Transport de la RF d'Allemagne

— Mme von Köppen
M. Pertzsch

Administration fluviale Rajka — Gönyű

— M. Bokor
M. Lendvay

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission : MM. Kapikraïan, Simeonov, Svátek, Feik, Hanusek, Rumenčić, Patrichi, Iványi.

Sur proposition de M. Makeïev, conseiller de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, soutenue par M. Stalio, suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Fekete, suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le point 4 de l'ordre du jour « Questions statistiques » : — Information sur les transports en containers sur le Danube.

Au cours de l'examen de l'Information présentée, le groupe de travail a relevé l'importance que présentent les transports en containers au point de vue du développement ultérieur de la navigation danubienne, et a décidé d'inclure un point correspondant dans le plan de travail de la Commission du Danube.

Le groupe de travail a exprimé sa reconnaissance aux autorités compétentes des pays danubiens pour la documentation envoyée et a remercié l'Appareil de la Commission pour le bon travail accompli dans l'établissement de l'Information.

Le groupe de travail recommande à la séance plénière de prendre note de l'Information présentée.

Le groupe de travail a ensuite examiné les questions statistiques figurant dans le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour 1968/1969 (doc. CD/SES 27/7 ; points 24—28). Il a noté que l'Appareil de la Commission a mené à bonne fin toutes les tâches qui lui ont été confiées par la XXVI^e session, et a souligné la grande valeur pratique de l'Annuaire statistique pour 1967 et du Recueil des documents statistiques qui ont été publiés par la Commission.

Le groupe de travail a également examiné les points 20-25 du projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/3*) et recommande d'y apporter les amendements et compléments suivants :

point 20 — Reste inchangé.

Lors de l'examen de ce point, le groupe de travail a exprimé l'avis qu'il serait opportun que l'Annuaire statistique soit diffusé aux pays membres de la Commission en 45 exemplaires.

Les points 21 et 22 ont été adoptés dans la rédaction suivante :

point 21 — « Préparer une information sur les possibilités d'un relevé plus détaillé des transports de marchandises en cabotage en vue de l'amélioration du relevé statistique du trafic-marchandises sur le Danube ; diffuser cette information à tous les pays danubiens et la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session de la Commission. »

* Se trouve dans les archives de la Commission.

point 22 — « En vue de la précision des données statistiques relatives aux transports de marchandises entre les pays danubiens, rassembler les renseignements des autorités compétentes sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans le domaine des transports internationaux. Dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session de la Commission. »

point 23 — A biffer.

Lors de l'examen de ce point du projet de plan de travail de la Commission, il a été relevé que l'unification de la structure des droits perçus dans les ports présente une grande importance pratique pour la navigation sur le Danube. La majorité des délégations étaient d'avis qu'il serait utile et possible d'élaborer cette question dans le cadre de la Commission du Danube. Les délégations de la Roumanie et de la Yougoslavie ont montré que l'examen de cette question n'entre pas dans la compétence de la Commission du Danube.

point 24 — A libeller comme suit :

« Rassembler les avis des pays danubiens sur les possibilités de la présentation de données relatives au trafic-marchandises en perspective sur le Danube dans la période de 1970 à 1975, et dresser une information à ce sujet. »

point 25 — A biffer.

Le groupe de travail a jugé nécessaire d'inclure dans le plan de travail deux *nouveaux points* rédigés comme suit :

1. « Elaborer une information sur les dispositions fondamentales et les recommandations réglant les transports en containers, élaborées par des organisations internationales ou dans le cadre d'accords multilatéraux. Diffuser cette information aux pays danubiens et rassembler leurs avis quant à la possibilité d'étudier cette question dans le cadre de la Commission du Danube.

Soumettre cette information, complétée par les avis des pays danubiens, à l'examen de la XXVIII^e session. »

2. « Dresser, sur la base des avis reçus des autorités compétentes de tous les pays danubiens, une information au sujet du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit, la diffuser à tous les pays danubiens et la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session. »

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

« Ayant examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour « Questions statistiques », ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques, la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note de l'Information concernant les transports en containers sur le Danube — doc. CD/SES 27/9 ;

2. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques — doc. CD/SES 27/21. »

R A P P O R T

du groupe de travail pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube

Le groupe de travail pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session de la Commission, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 10 et 11 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne	— M. Maschke M. Schrodt M. Müllner M. Scherer
Délégation bulgare	— M. Kharizanov M. Kojouharov M. Mladenov
Délégation hongroise	— M. Fekete M. Gresznarik
Délégation roumaine	— M. Stoian M. Mircea M. Țigaret
Délégation soviétique	— M. Piliaev M. Makeïev M. Lazarev M. Gritsenko
Délégation tchécoslovaque	— M. Šeferna M. Tichý M. Urik M. Lubý

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Kapikraian, Svátek, Simeonov, Feik, Rumenčić, Iványi.

Sur proposition de M. Stoian, membre de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, soutenue par M. Fekete, suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Šeferna, conseiller de la délégation de la République Socialiste Tchécoslovaque, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le point 5 de l'ordre du jour « Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube », et notamment le Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube chargée de l'examen des questions d'organisation (doc. CD/SES 27/38 — RE/1968-3).

A l'issue des débats, le groupe de travail a convenu à l'unanimité de soumettre à la séance plénière, pour adoption, un nouveau projet de structure du Secrétariat, libellé comme suit :

« Le Secrétariat se compose d'une section technique et d'une section administrative, ainsi que d'une comptabilité subordonnée directement au directeur. A la tête du Secrétariat se trouve le directeur.

Le directeur a deux adjoints :

— le directeur-adjoint, chef de la Section technique et

— le directeur-adjoint, chef de la Section administrative.

Chaque directeur-adjoint garde la compétence que prévoient les Règles de procédure de la Commission du Danube en vigueur ; ils sont en même temps chargés de diriger les sections.

Le chef-comptable dirige la comptabilité et a le rang de conseiller. »

Le projet de la nouvelle structure du Secrétariat est annexé au présent Rapport.

Au cours des débats sur le projet de tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, les délégations ont exprimé les avis et observations suivants :

1. La délégation de l'Union Soviétique, soutenue par la délégation de la Hongrie, a proposé de remplacer le poste de conseiller-rédacteur en chef qui figure dans le projet, par le poste de conseiller pour les questions d'édition et de correspondance, qui aurait à assumer pour les travaux accomplis par la Section administrative une responsabilité plus grande que celle prévue pour le conseiller-rédacteur en chef.

2. Les délégations de l'Autriche et de la Yougoslavie se sont prononcées contre l'inclusion dans le projet du tableau du personnel du poste d'ingénieur-cartographe, ayant en vue que jusqu'à l'introduction du nouveau tableau du personnel la publication de cartes envisagée par la Commission du Danube sera achevée dans son essence.

3. La délégation de l'Autriche n'a pas jugé utile de conserver dans le projet du tableau du personnel le poste d'ingénieur statisticien, pour le motif que l'élaboration des questions statistiques pourrait être effectuée par le conseiller pour les questions de statistique, avec le concours, en cas de nécessité, d'un employé non inscrit au tableau.

Le groupe de travail a accepté l'opinion émise par la réunion d'experts pour les questions d'organisation, tenue en 1968, qu'il convient de poursuivre par étape, sur la base de la nouvelle structure, l'élaboration des projets du tableau du personnel du Secrétariat et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel de manière que ceux-ci puissent entrer en vigueur à partir de 1972.

En rapport avec ceci, il convient d'achever l'élaboration desdites questions jusqu'en 1971 au plus tard, y compris l'introduction des modifications correspondantes, d'ordre juridique et autre, dans les documents d'organisation de la Commission actuellement en vigueur.

Le groupe de travail a pris note du point 30 du Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1968 à mars 1969.

Ayant examiné le point 26 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970, le groupe de travail a recommandé de le remplacer par deux points libellés comme suit :

Point 26 — « Demander les avis des autorités compétentes des pays membres de la Commission au sujet de l'élaboration, sur la base de la structure adoptée, des projets du tableau du personnel et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel, compte tenu de la description des attributions des postes du Secrétariat élaborée par le Secrétariat comme matériau de travail, synthétiser les avis reçus, les diffuser aux pays-membres pour information et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions d'organisation. »

Point 27 — « Convoquer en novembre 1969 une réunion d'experts des pays-membres de la Commission chargée de l'examen des questions d'organisation pour élaborer, sur la base de la structure adoptée, les projets du tableau du personnel du Secrétariat de la Commission et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel, compte tenu de la description des attributions des postes du Secrétariat, élaborée par le Secrétariat comme matériau de travail. »

Sur la base de ce qui précède, le groupe de travail recommande à la XXVII^e session le projet de décision suivant :

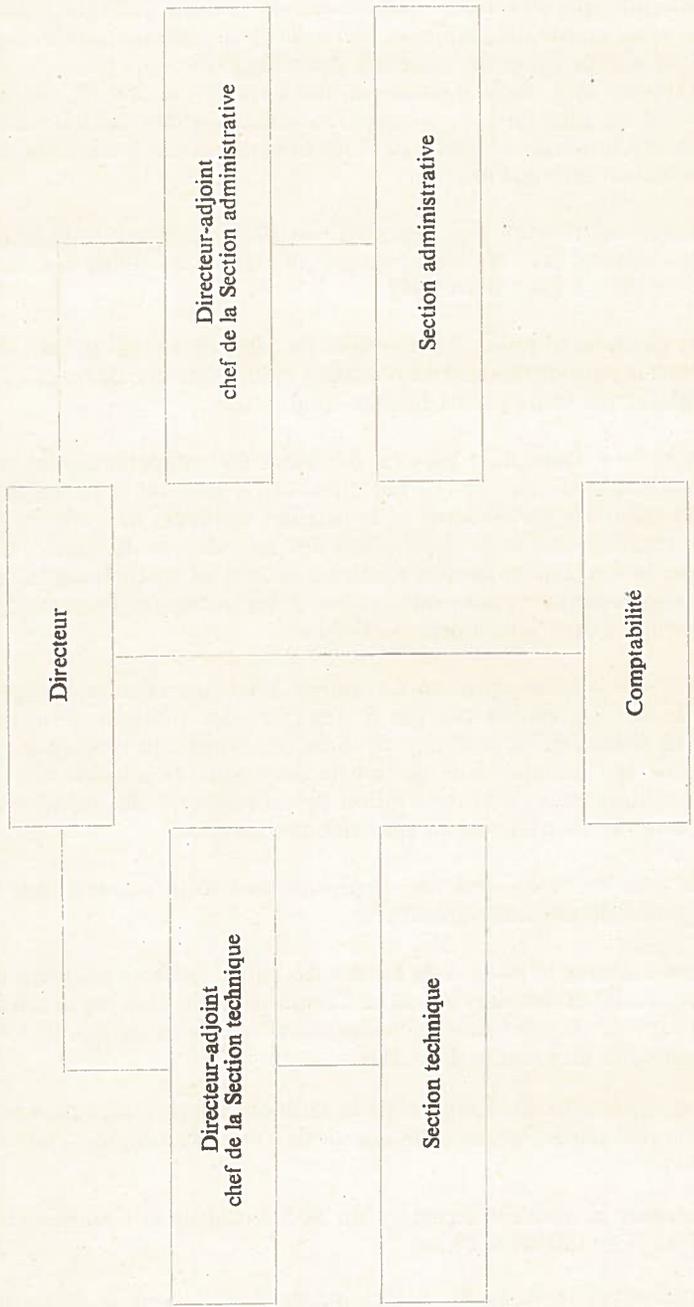
« Ayant examiné le point 5 de l'ordre du jour « Perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube », ainsi que le Rapport du groupe de travail formé pour l'examen de cette question, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission chargée de l'examen des questions d'organisation (doc. CD/SES 27/38 — RE/1968-3) ;

2. d'adopter la nouvelle structure du Secrétariat de la Commission du Danube (Annexe 1 au doc. CD/SES 27/26) ;

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (doc. CD/SES 27/26). »

STRUCTURE DU SECRETARIAT DE LA COMMISSION DU DANUBE



R A P P O R T**du groupe de travail chargé de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű**

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 11 et 12 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne

— M. Pfusterschmid
M. Maschke
M. Schrodt
M. Müllner
M. Wurmböck
M. Scherer
M. Luczensky

Délégation bulgare

— M. Atanassov
M. Koutikov
M. Kharizanov
M. Kojouharov
M. Raïtchev
M. Blaskov
M. Mladenov

Délégation hongroise

— M. Zágor
M. Fekete
M. Breinich
M. Baranyi
M. Dobos
M. Gresznárik
M. Jakus
M. Káldy
M. Lukács
M. Töröcsik

Délégation roumaine	— M. Marinescu M. Semencescu M. Stoian M. Focşa M. Ţigaret M. Mircea M. Platona
Délégation tchécoslovaque	— M. Krajči M. Pivonka M. Doskočil M. Tichý M. Kincel Mme Ličéniková M. Danišovič
Délégation soviétique	— M. Piliaev M. Makeïev M. Lazarev M. Gritsenko
Délégation yougoslave	— M. Petrić M. Davidović M. Petrović M. Janković M. Vladiković M. Tošić Mme Šoć

Aux réunions ont également assisté les délégations

du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	— Mme von Köppen M. Pschorr M. Pertsch
de l'Administration fluviale du secteur Rajka — Gönyű	— M. Bokor M. Lackó M. Lendvay

Les délégations de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique et de la Yougoslavie ont convenu que la présence des délégués de l'Administration fluviale ne touche pas la position des pays en ce qui concerne la création de l'Administration.

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part des fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Kapikraian, Simeonov, Svátek, Feik, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumencić, Iványi.

Sur la proposition de M. Pfusterschmid, suppléant du Représentant de la République d'Autriche, soutenue par M. Marinescu, suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie, M. Atanassov, suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a débattu le point 6 de l'ordre du jour « Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű, et notamment le « Rapport de la réunion d'experts ».

Selon la décision concertée par les Représentants des pays-membres de la Commission du Danube, le mandat du groupe de travail a été élargi pour que celui-ci examine tous les problèmes qui se posent conformément à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, en vue du rapport du groupe d'experts.

Le groupe de travail était d'avis que la question examinée devait être résolue d'une manière constructive, en partant de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube.

Lors de l'examen du rapport de la réunion d'experts et de la documentation complémentaire* sur le problème traité, la majorité des délégations ont relevé que nombre de questions d'ordre technique, économique et juridique sont encore restées ouvertes du fait que le mandat de la réunion d'experts était très limité.

Partant de ce qui précède et vu le manque de temps, le groupe de travail a estimé utile de convoquer une nouvelle réunion d'experts en vue d'une étude détaillée de tous les problèmes susmentionnés et compte tenu des instructions des Représentants au sujet de l'extension du mandat de cette réunion.

Les délégations hongroise et tchécoslovaque se sont exprimées être d'accord d'examiner toutes les propositions visant à résoudre concrètement le problème de l'Administration fluviale sur le secteur du Danube Rajka — Gönyű pour autant que ces propositions soient conformes à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et assurent le financement des travaux exécutés sur ce secteur, qui dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie. Dans le but de trouver une issue à la situation qui s'est créée, les deux délégations insistent pour qu'une session extraordinaire de la Commission du Danube soit convoquée pour la fin de juin 1969 au plus tard.

Partant de ce qui précède, les deux délégations ont estimé nécessaire que la présente session de la Commission du Danube forme un groupe d'experts mandaté pour examiner les éventuelles propositions des pays-membres de la Commission, présentées au plus tard un mois avant le commencement des travaux du groupe d'experts.

La délégation soviétique a exprimé son avis préliminaire quant aux modes et voies possibles d'examiner cette question par étape, sur la base de l'Annexe II et d'autres dispositions de la Convention de 1948, et a noté l'utilité de résoudre cette question dans le plus bref délai possible.

Au cours des débats, le groupe de travail est arrivé à l'unanimité à la conclusion qu'il serait nécessaire de convoquer une réunion d'experts pour l'examen de tous les problèmes qui se posent sur cette question en vertu de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, en vue du rapport de la réunion d'experts d'octobre 1968.

En rapport avec ce qui précède, le groupe de travail estime nécessaire d'inclure dans le plan de travail de la Commission pour 1969/1970 un nouveau point libellé comme suit :

« Convoquer en septembre 1969 une réunion d'experts pour poursuivre, dans le cadre de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, l'étude des questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures néces-

* Se trouve dans les archives de la Commission.

saïres pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű, et présenter le rapport à la session de la Commission. »

Les délégations de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Yougoslavie ont estimé que la réunion d'experts devait être convoquée en septembre 1969.

La délégation de l'Union Soviétique a proposé de convoquer la réunion d'experts dans la deuxième moitié de juin et les délégations de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie, en mai 1969.

A l'issue des débats, le groupe de travail soumet à la XXVII^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

« Ayant examiné et discuté le point 6 de l'ordre du jour « Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. de prendre note du rapport de la réunion d'experts (doc. CD/SES 27/39 — RE/1968-2) ;

2. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű (doc. CD/SES 27/27). »

R A P P O R T

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 mars 1968 à mars 1969 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970

Le groupe de travail chargé de l'examen du rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail et du projet de plan de travail de la Commission, formé en vertu des articles 14 et 49 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 12 et 13 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont participé :

Délégation autrichienne

— M. Maschke
M. Schrodt
M. Müllner
M. Scherer

Délégation bulgare

— M. Atanassov
M. Koutikov
M. Kharizanov
M. Kojouharov
M. Blaskov
M. Mladenov

Délégation hongroise

— M. Fekete
M. Baranyi
M. Gyimesi
M. Káldy

Délégation roumaine

— M. Marinescu
M. Semencescu
M. Focşa
M. Mircea
M. Ţigaret

Délégation tchécoslovaque	— M. Biskup M. Tichý M. Kincel
Délégation soviétique	— M. Piliaev M. Makeïev M. Afanassiev M. Bannov
Délégation yougoslave	— M. Davidović M. Janković M. Vladiković M. Tošić
Administration fluviale des Portes de Fer	— M. Petrescu M. Mihăilă
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	— M. Pschorr M. Pertzsch
Administration fluviale du secteur Rajka — Gönyű	— M. Bokor

Aux réunions du groupe de travail ont également pris part les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission : MM. Kapikraian, Svátek, Simeonov, Feik, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumenčić, Moldoveanu, Iványi.

Sur proposition de M. Biskup, suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, soutenue par M. Fekete, suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Maschke, 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 8 de l'ordre du jour « Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1968 à mars 1969 (doc. CD/SES 27/7) et le point 9 de l'ordre du jour « Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 ».

Au point 8 de l'ordre du jour —

Le groupe de travail a été d'accord avec les résultats de l'examen des points 1-28 et 30 du Rapport du Directeur au sein des groupes de travail sur les questions nautiques, techniques, hydrométéorologiques, statistiques et de perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission.

Le groupe de travail a ensuite examiné les points 29 et 31-35 du Rapport du Directeur, ainsi que les parties « Recrutement des fonctionnaires du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube » et « Travaux administratifs et d'intendance », et a recommandé d'y introduire les modifications suivantes :

point 29 — Compléter le 2^{ème} aliéna par le texte suivant : « Le rapport sera soumis à l'examen de la XXVII^e session. »

point 32/i — A corriger comme suit : « Voyage d'inspection sur le secteur du Danube du port de Passau à Bratislava (1-4 octobre 1968) ».

La partie « *Travaux administratifs et d'intendance* » est à exclure. En rapport avec ceci, le groupe de travail recommande qu'à l'avenir les parties sur la mutation du personnel et sur les travaux administratifs et d'intendance du Secrétariat soient reflétées avec plus de détails dans les rapports sur les questions financières.

A l'issue de l'examen du Rapport du Directeur, le groupe de travail constate que le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969 a été accompli avec succès.

Au point 9 de l'ordre du jour —

Le groupe de travail a examiné le projet de plan de travail de la Commission, dressé sur la base des conclusions des groupes de travail chargés de l'examen des questions nautiques, techniques, hydrométéorologiques et statistiques, ainsi que du groupe de travail pour le perfectionnement du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (doc. CD/SES 27/3-a*) et y a apporté les compléments et modifications suivants :

Inclure comme point 3 un point libellé comme suit :

« Poursuivre l'élaboration de la documentation reçue par l'Appareil de la Commission au sujet de la publication d'un Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube. Dresser une information sur cette question et la diffuser aux pays danubiens. »

Numéroter les points en conséquence.

points 7, 20 et 29 — Ajouter à la fin la phrase suivante :

« Le rapport de la réunion d'experts est à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session. »

point 8 — A libeller comme suit :

« Rassembler les avis des autorités compétentes des pays danubiens quant à l'utilité de faire paraître à l'usage des bateliers un *recueil des explications (commentaires, précisions, interprétations)* aux articles les plus importants des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens. »

point 12 — Remplacer les mots « à la prochaine session » par « à l'une des sessions ordinaires. »

point 27 — Remplacer les mots « une information au sujet du relevé des marchandises » par « une information au sujet de l'organisation à la Commission du Danube du relevé des marchandises... »

Le groupe de travail a également examiné les points 27—31 du premier projet de plan de travail pour la période à venir (doc. CD/SES 27/3*), qui n'avaient pas été discutés par les groupes de travail susmentionnés, et les a acceptés.

En résultat de ses débats, ainsi que sur la base des conclusions du groupe de travail chargé de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű, le groupe

* Se trouve dans les archives de la Commission.

de travail a préparé pour la séance plénière le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/3-b).

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

« Ayant examiné et discuté le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission pour la période de mars 1968 à mars 1969 et le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des dits rapport et projet de plan de travail, la XXVII^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 mars 1968 à mars 1969 (doc. CD/SES 27/7) ;

2. d'approuver l'activité déployée par le Secrétariat et les Services en vue de l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour la période susmentionnée et de l'exécution des décisions de la XXVI^e session ;

3. d'adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/3-b) ;

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 du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969 et du projet de plan de travail pour la période de mars 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 27/28). »

R A P P O R T

du groupe de travail pour les questions financières

(Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1969)

Le groupe de travail pour les questions financières, formé en vertu des articles 49 et 50 des Règles de procédure et de la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 4 mars 1969, a tenu ses réunions les 13 et 14 mars 1969.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part :

Délégation autrichienne	— M. Maschke
Délégation bulgare	— M. Kharizanov M. Blaskov
Délégation hongroise	— M. Takács
Délégation roumaine	— M. Stoian M. Țigaret
Délégation soviétique	— M. Makeiev M. Azoian
Délégation tchécoslovaque	— M. Urik M. Tichý
Délégation yougoslave	— M. Vladiković M. Davidović M. Janković

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission : MM. Kapikraian, Feik, Svátek, Simeonov, Moldoveanu, Rumenčić, Iványi.

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

Le groupe de travail a examiné article par article le projet de budget de la Commission pour 1969 (doc. CD/SES 27/8) et le devis des dépenses pour 1969 annexé au projet.

Au cours de la réunion, tenant compte des explications données par le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission et par son adjoint pour la Comptabilité, le groupe de travail a convenu de diminuer de 29 000 forints le montant à l'article 1 du projet de budget « Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel » et de 42 000 forints le montant à l'article 3 « Frais d'administration ».

Conformément aux précisions qui ont été apportées au plan des publications de la Commission du Danube, les dépenses à l'article 5 « Edition des publications de la Commission » ont été diminuées de 70 000 forints.

Il a été également constaté que les notes explicatives au projet de budget de la Commission, dressées par l'Appareil de la Commission, permettent une vérification plus concrète des dépenses et des recettes envisagées. Le groupe de travail estime que la note explicative doit contenir des données détaillées au sujet de tous les articles du projet du budget, ainsi que des renseignements complémentaires à certains d'entre eux. A cette fin, le Directeur, avec l'accord du Président et du Secrétaire de la Commission, émettra une ordonnance correspondante.

D'autre part, l'opinion a été émise qu'à l'avenir les prévisions du projet de budget devraient être planifiées de manière que le solde qui se présente à la fin de l'exercice soit minime.

En résultat de ses discussions, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXVII^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant :

« Ayant discuté le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXVII^e session de la Commission du Danube DECIDE :

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1969 dans la somme de 5 431 810 forints pour son chapitre des recettes, et de 5 431 810 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 27/30) ;

de fixer les annuités des Etats-membres pour 1969, établies conformément à l'article 10 de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube afin de couvrir les frais d'entretien de la Commission, dans le montant de 742.000 forints par Etat-membre ;

2. de transférer au budget de la Commission pour 1969 le solde du bilan au 31 décembre 1968, qui s'élève à 171 657 forints, et d'y inclure les autres recettes prévues qui se chiffrent à 66 153 forints ;

3. de transférer en janvier 1970 — jusqu'à l'approbation du budget pour 1970 — la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1969, afin d'assurer une activité normale à la Commission ;

4. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 27/29). »

ANNEXES

III

DOCUMENTS APPROUVES

INFORMATION

concernant l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube

Le point 9 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1968/1969 charge l'Appareil de la Commission de recueillir auprès des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales des renseignements concernant l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube (SBUD) et de dresser une information à ce sujet.

L'information dressée sur la base des données reçues se résume en ce qui suit :

Secteur de la République d'Autriche

Du 27 au 29 mars 1968, sur le secteur autrichien du Danube 82 feux côtiers et 8 balises (bouées) lumineuses ont été rendus conformes aux recommandations de la Commission du Danube et pourvus d'optiques en couleur.

En outre, 111 signaux provisoires ont été installés là où l'on envisage l'installation de nouveaux feux côtiers ou de nouveaux signaux côtiers non-lumineux. L'efficacité des signaux définitifs et l'exactitude de leur emplacement seront déterminées à l'aide de ces signaux provisoires.

Secteur de la République Populaire de Bulgarie

Le remplacement des anciens signaux par des signaux répondant aux prescriptions du SBUD a été réalisé sur le secteur bulgare du Danube dans la période du 15 au 30 mars 1968.

Ce travail a été effectué en commun avec les autorités compétentes roumaines.

Depuis le 1^{er} avril 1968, 74 signaux conformes à ceux prévus pour la deuxième étape de l'introduction du SBUD balisent le secteur bulgare, à savoir :

- 46 signaux flottants lumineux et non-lumineux,
- 28 signaux côtiers lumineux et non-lumineux.

Toutes les balises (bouées) non-lumineuses ont été recouvertes de matériau réfléchissant.

Les autorités compétentes des pays danubiens ont été informées en temps voulu de l'installation des signaux de balisage susmentionnés.

Secteur de la République Populaire Hongroise

Selon les renseignements reçus des autorités compétentes hongroises, les signaux prévus pour la deuxième étape de l'introduction du SBUD sont mis en place depuis le 1^{er} avril 1968, aussi bien sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaque entre Rajka et Szob (km 1850-1708) que sur le secteur hongrois entre Szob et la frontière hungaro-yougoslave (km 1708-1433).

Tous les signaux du balisage côtier et flottant répondent aux prescriptions du SBUD, à l'exception des signaux de traversée dont les feux doivent avoir des caractéristiques différentes sur la rive droite et sur la rive gauche. Ces caractéristiques différentes n'ayant encore pu être obtenues pour des raisons d'ordre technique, on n'en utilise qu'un nombre restreint.

Le nombre des signaux installés sur le secteur hongrois du Danube dans le cadre de la deuxième étape du SBUD, se présente comme suit :

- 404 signaux flottants lumineux et non-lumineux,
- 147 signaux côtiers lumineux et non-lumineux.

En rapport avec l'introduction du nouveau SBUD, les autorités compétentes hongroises ont formulé les observations suivantes :

L'expérience a montré que le panneau des signaux de la rive gauche ne donne pas l'effet voulu du point de vue de sa perception.

Il serait nécessaire d'encadrer ce panneau losangique, dont la partie supérieure est noire et la partie inférieure blanche, de bandes blanches et noires qui s'alternent.

Quelques installations techniques, telles que tuyaux de canalisation, conduites d'eau, qui se trouvent en dehors des limites du chenal, présentent un danger pour les petites embarcations et les embarcations de sport, et en période de hautes eaux même pour les grands bâtiments. Par conséquent, il serait nécessaire de les signaler par des signaux autres que ceux du balisage, c'est-à-dire par des signaux (bouées) distinctifs spéciaux indiquant la présence d'installations techniques.

Les autorités compétentes hongroises estiment qu'il serait opportun d'élaborer dans le cadre du SBUD un projet de signaux (bouées) distinctifs pour signaler des installations techniques. A l'heure actuelle, on utilise à cette fin sur le secteur hongrois du Danube des bouées coniques portant des bandes blanches et noires ou blanches et rouges qui s'alternent.

Secteur de la République Socialiste de Roumanie y compris le secteur de l'Administration fluviale du Bas-Danube

Sur le secteur roumain du Danube entre les km 1075-1048 et 931-0, ainsi que dans les bras de Borcea (à l'exclusion du secteur des km 610-375, dont l'entretien est assuré par les services compétents de la République Populaire de Bulgarie), au total 364 signaux de balisage étaient installés au 1^{er} avril 1968, à savoir :

- 261 signaux flottants lumineux et non-lumineux,
- 103 signaux côtiers lumineux et non-lumineux.

Tous les signaux installés répondent aux recommandations de la Commission du Danube au sujet de l'introduction du SBUD.

Secteur de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques

Le service soviétique de balisage, chargé de l'installation et de l'entretien des signaux de balisage de la rive gauche du Danube entre le confluent du Prut et le cap

Tchatal d'Ismail ainsi que dans le bras de Kilia, a, de concert avec l'Administration fluviale du Bas-Danube, modifié en trois jours, du 15 au 17 mars 1968, la forme et la couleur des panneaux des feux (phares) côtiers, les rendant conformes aux recommandations de la Commission du Danube au sujet de l'introduction de la deuxième étape du SBUD, et a installé dans cette même période un nouveau balisage flottant qui répond aux prescriptions du SBUD. Jusqu'au 27 mars 1968 la couleur des feux des signaux côtiers et flottants est restée inchangée. Dans la période du 27 au 31 mars, conformément aux prescriptions du SBUD, la couleur des feux à éclats sur les feux côtiers (phares) et sur les signaux flottants a été modifiée et leurs caractéristiques réglées en conséquence, d'abord dans le bras de Kilia et ensuite sur le Danube entre le cap Tchatal d'Ismail et le confluent du Prut.

A partir du 1^{er} avril 1968, le balisage côtier et flottant en service sur le secteur mentionné du Danube et dans le bras de Kilia, correspond entièrement aux prévisions de l'introduction de la deuxième étape du SBUD ; il comprend 64 signaux, dont :

- 30 signaux flottants lumineux et non-lumineux,
- 34 signaux côtiers lumineux et non-lumineux.

Les mesures prises en vue de l'introduction de la deuxième étape du SBUD ont été précédées par la publication d'avis nautiques émis en temps utile, ce qui a permis de ne pas interrompre la navigation et d'orienter les bateliers d'une manière adéquate. Il n'y a pas eu d'avaries au cours de la période de réalisation de ces mesures.

Secteur de la République Socialiste Tchécoslovaque

Les autorités compétentes tchécoslovaques ont achevé, déjà à la fin de 1967, la préparation de l'introduction de la deuxième étape du SBUD sur le secteur tchécoslovaque du Danube.

L'installation des signaux côtiers a commencé le 20 mars, et celle des signaux flottants, le 26 mars 1968.

Les travaux liés à l'introduction de la deuxième étape du SBUD sur le secteur tchécoslovaque du Danube entre les km 1880,2—1708,2 ont été achevés le 30 mars 1968.

A partir du 1^{er} avril 1968, dans le secteur entre les km 1873—1850 (sur le fleuve et sur les deux rives) et entre les km 1794—1708 (sur le fleuve et sur la rive gauche), sont installés au total 129 signaux prévus pour la deuxième étape, dont :

- 71 signaux flottants lumineux et non-lumineux,
- 58 signaux côtiers lumineux et non-lumineux.

La forme, la couleur et les dimensions de tous les signaux, ainsi que les caractéristiques de leurs feux correspondent aux recommandations de la Commission du Danube.

Un seul écart existe, il s'agit des caractéristiques des feux des signaux de traversée jaunes, comme cela a déjà été communiqué à la réunion d'experts pour les questions nautiques qui s'est tenue du 23 au 27 octobre 1967.

Secteur de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie

Les autorités compétentes yougoslaves ont adopté en temps opportun toutes les mesures requises pour que le nouveau système uniforme commence à fonctionner le 1^{er} avril 1968.

En premier lieu, elles ont élaboré le nouveau plan de balisage du secteur yougoslave du Danube, comportant les nouveaux signaux qui n'ont pas encore été utilisés sur le Danube. Ensuite, elles ont fait acquisition des signaux de traversée lumineux munis de feux à caractéristiques adéquates, notamment à un ou deux éclats.

Les travaux préparatoires ont été achevés à temps. Les signaux côtiers ont été installés en deux étapes, afin d'assurer une navigation sans entrave. Ayant en vue la nécessité d'accorder une attention particulière au balisage de nuit, par suite des difficultés d'orientation pendant la nuit, il a été décidé de modifier le même jour, sur un secteur aussi long que possible, à la fois les signaux lumineux côtiers et flottants. Pour ce faire, on a modifié en premier lieu la couleur des feux et ensuite on a remplacé graduellement les signaux. De cette manière, la modification de la couleur des signaux lumineux côtiers et flottants a été réalisée du 22 au 28 mars. Conformément à ce qui a été convenu avec le service respectif de la République Socialiste de Roumanie, le remplacement des feux a eu lieu d'abord, le 22 mars, sur le secteur commun du Danube entre Kladovo et le confluent du Timok, ensuite, le 27 mars, sur le secteur entre la frontière yougoslavo-hongroise et Beograd, et enfin, le 28 mars 1968, sur le secteur entre Beograd et Vince.

Parallèlement à la modification du balisage sur le Danube, et dans le même délai, les nouveaux signaux ont été également introduits sur l'ensemble du réseau des voies navigables yougoslaves.

Les bateliers ont été informés de ces modifications en temps voulu, grâce à quoi la navigation s'est déroulée sans difficulté pendant cette période.

Après le changement de la couleur des feux des signaux côtiers, il a été procédé au remplacement graduel de leurs signaux de jour (les anciens ont été déjà enlevés) et de leurs poteaux.

Les bouées lumineuses ont été pourvues de réflecteurs radar visibles d'une distance de 4-5 km. En outre, on a fabriqué 100 bouées avec réflecteurs radar mais sans appareil lumineux, qui seront installées en période de basses-eaux à la place des signaux flottants existants. Ces signaux sont recouverts de matériau réfléchissant et sont visibles de 500 à 600 m quand ils sont éclairés par les projecteurs (d'une puissance de 500 watts) des bâtiments.

A l'heure actuelle, on prépare les bouées pour baliser les côtés du chenal. Leurs formes correspondent entièrement aux prescriptions du nouveau règlement national relatif au balisage.

La modification du balisage, tant en ce qui concerne l'emplacement que le type des signaux, dont le choix est beaucoup plus large dans le nouveau système, sera réalisée en fonction des modifications survenues dans le chenal.

Secteur de la République Fédérale d'Allemagne

Les autorités compétentes de la République Fédérale d'Allemagne ont communiqué que sur leur secteur du Danube, les 28 et 29 mars 1968, tous les signaux prévus pour la deuxième étape ont été rendus conformes aux signaux du SBUD. Les modifications ont été portées à la connaissance des bateliers par la voie des avis nautiques.

Etant donné que des instructions détaillées ont été données aux bateliers en temps utile, la navigation ne s'est pas heurtée à des difficultés.

Les nouveaux signaux sont recouverts de matériau réfléchissant et sont bien visibles.

A l'heure actuelle, les signaux de balisage suivants sont installés sur le secteur entre Regensburg et Jochenstein :

- 204 signaux flottants lumineux et non-lumineux,
- 98 signaux côtiers lumineux et non-lumineux.

Des signaux de traversée et des jalons d'alignement n'ont pas été installés, vu qu'ils ne sont pas nécessaires sur ce secteur.

Secteur de l'Administration fluviale des Portes de Fer

Dans le premier trimestre de l'année 1968 l'Administration fluviale des Portes de Fer a effectué les travaux préparatoires et a construit 9 bouées, 35 espars en métal et 84 voyants pour les espars et les bouées.

La deuxième étape du nouveau Système de balisage uniforme a été introduite dans le secteur des Portes de Fer les 27 et 28 mars 1968, les signaux de balisage suivants y ont été installés :

Balisage flottant

- 1 bouée verte lumineuse
- 5 bouées rouges non lumineuses
- 9 bouées noires non lumineuses
- 5 bouées rouges et noires non lumineuses
- 42 espars rouges
- 39 espars noirs

Balisage côtier

- 9 feux côtiers (phares) verts
- 3 feux côtiers (phares) rouges

Sur ce secteur les bateaux sont conduits par des pilotes des cataractes, qui sont spécialement instruits pour conduire les convois à l'aide des balises flottantes et qui connaissent toutes les particularités du secteur.

Vu que dans deux ans les conditions de la navigation se modifieront radicalement sur ce secteur, il s'ensuit que dans deux ans il faudra aussi y installer d'autres signaux conformes au SBUD et nécessaires à la sécurité de la navigation.

L'Administration fluviale des Portes de Fer a introduit jusqu'à présent, en fonction des conditions de navigation sur ce secteur, tous les signaux nécessaires pour le déroulement d'une navigation sûre et sans avaries.

L'expérience acquise jusqu'à présent par l'Administration fluviale des Portes de Fer montre que la navigation se déroule normalement, les signaux installés ne prêtant à aucune méprise ou confusion.

*
* *

Il découle de ce qui précède que conformément à la décision prise par la XIX^e session de la Commission du Danube en date du 27 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/46), l'introduction de la deuxième étape du SBUD s'est réalisée pour le 1^{er} avril 1968 sur tout le parcours du Danube de Regensburg à Sulina, et que grâce aux mesures prises en temps voulu par les autorités compétentes des pays danubiens, la navigation s'est déroulée dans des conditions normales et sans avaries.

INFORMATION

sur les propositions et avis reçus des pays danubiens au projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube

Le point 16 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969 charge l'Appareil de la Commission d'élaborer un projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube, en tenant compte des décisions de la XXIV^e session (doc. CD/SES 24/23 et CD/SES 24/19), de le diffuser aux pays danubiens pour avis et de présenter à ce sujet une information à la XXVII^e session.

Accomplissant la tâche qui lui a été confiée, l'Appareil de la Commission a élaboré la présente information sur la base des propositions et des observations reçues des pays danubiens et la soumet à l'examen de la session.

Les observations et les propositions reçues de la part de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie et du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne sont exposées ci-après.

République d'Autriche

Les autorités compétentes autrichiennes n'ont pas d'observations au projet de schéma envoyé, tenant compte que les détails du schéma, et notamment la définition précise des notions figurant dans les cinq points du projet, seront discutés dans le cadre correspondant, à la prochaine session de la Commission.

République populaire de Bulgarie

Les autorités compétentes bulgares, notant que l'apparition des glaces (point 1) se rapporte à une date donnée, proposent d'inclure les températures de l'air et de l'eau et les niveaux, observés le jour de l'apparition de la glace, ou bien d'inclure les valeurs extrêmes de ces éléments en indiquant la période à laquelle elles se rapportent (par exemple période précédant l'apparition des glaces).

Au point 5 du projet (disparition des glaces), elles proposent d'inclure en dehors des températures minima de l'air et de l'eau les valeurs maxima de ces éléments dans la période de disparition des glaces ou dans la période qui précède ce phénomène, comme facteur de la rupture de la couche de glace.

République populaire Hongroise

Les autorités compétentes hongroises sont en général d'accord avec le projet du schéma d'unification et estiment qu'il peut être soumis à l'examen de la XXVII^e session.

République socialiste de Roumanie

Les autorités compétentes roumaines ont fait savoir qu'elles n'ont pas d'observations, ni de propositions à formuler en ce qui concerne le projet de schéma élaboré par l'Appareil de la Commission.

Union des Républiques socialistes Soviétiques

Les autorités compétentes soviétiques ont communiqué qu'elles estiment que le projet de schéma présenté donne une description détaillée des phénomènes de glaces et qu'elles n'ont pas d'observations de principe à son sujet.

Toutefois, tenant compte qu'au cours des hivers plus doux la glace peut apparaître à plusieurs reprises, il serait désirable, à leur avis, de prévoir également cette situation dans le schéma.

Il ne découle pas du projet de schéma sous quelle forme les renseignements seront inclus dans l'Information sur l'entretien du chenal navigable ; est-ce sous forme de tableau ou sous forme de texte dans lequel figureront les données énumérées dans le schéma.

Les autorités compétentes soviétiques proposent de donner un schéma de description du régime des glaces d'un hiver des plus complexes ; elles n'estiment pas nécessaire d'inclure dans le point 3 du schéma les données sur la température minima de l'eau dans la période de prise du fleuve, car à cette époque elle est pratiquement égale à 0°.

République socialiste Tchécoslovaque

Les autorités compétentes tchécoslovaques sont en principe d'accord avec le schéma d'unification envoyé.

Elles proposent d'y introduire, dans la mesure du possible, les données suivantes :

- températures de l'eau et de l'air pour toute la période de glaces ;
- sommes des températures journalières négatives de l'air dans la période précédant la première apparition des glaces, si des températures positives n'ont pas interrompu cette période durant plus de deux jours ;
- températures de l'eau au cours de la période susmentionnée ;
- sommes des températures pour le total des jours avec température d'air journalière moyenne négative ;
- nombre des jours de la période avec température d'air négative ;
- sommes des températures moyennes journalières négatives dans la période précédant la prise totale du fleuve ;
- période continue (jours) de charriage ou de prise totale du fleuve.

République socialiste fédérative de Yougoslavie

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué les observations suivantes relatives au projet de schéma considéré :

ad point 1 (Apparition de la glace) —

Il faudrait d'abord indiquer les kilomètres entre lesquels la glace a apparu et sous quelle forme elle est apparue, et fournir ensuite les données relatives aux températures. Il n'est pas nécessaire d'indiquer le secteur à côté des kilomètres.

ad point 2 (Charriage) —

Si la date figure dans le titre, il n'est pas nécessaire d'indiquer également la période de charriage.

Les données sur le charriage entre les kilomètres doivent précéder celles concernant la température.

ad point 3 (Prise du fleuve) —

La date étant indiquée, la période de la prise du fleuve peut être omise dans le titre.

Il faudrait d'abord indiquer les kilomètres entre lesquels le fleuve est pris par les glaces et ensuite fournir les données sur les températures.

Le charriage étant déjà indiqué sous point 2, les données y relatives sont inutiles dans ce point.

Les kilomètres entre lesquels le fleuve est pris par les glaces étant déjà mentionnés, il n'est pas nécessaire d'indiquer les kilomètres entre lesquels le fleuve est libre de glaces.

ad point 4 (Formation d'embâcles) —

La date étant indiquée, il n'est pas nécessaire de mentionner aussi la période.

Les 2^e, 3^e et 4^e alinéas peuvent être omis, les données y relatives figurant déjà sous points 2, 3 et 5.

ad point 5 (Disparition des glaces) —

Il faudrait indiquer d'abord les kilomètres entre lesquels le fleuve est libre de glaces, ensuite les kilomètres entre lesquels il y a écoulement des glaces, et enfin les données relatives aux températures.

Ministère du transport de la République fédérale d'Allemagne

Les autorités compétentes de la République Fédérale d'Allemagne ont communiqué qu'elles n'ont pas d'observations à formuler quant à l'essence du projet considéré et qu'elles proposent de le compléter par ce qui suit :

ad point 1 — Ajouter les données sur la température et le niveau de l'eau avant l'apparition des glaces.

ad point 3 (Prise du fleuve) et point 4 (Formation d'embâcles)

Indiquer la hauteur de la retenue résultant de la prise du fleuve ou de l'embâcle.

Ajouter après le point 4 un nouveau point libellé comme suit :

« Calcul de la somme des températures négatives précédant le charriage, respectivement la prise du fleuve, calcul de la somme des températures positives précédant la disparition des glaces.

En conclusion, elles estiment utile :

— de compléter le schéma par une description sommaire des conditions de la navigation pendant la période des phénomènes de glaces (durée de la présence d'embâcles et de l'interruption de la navigation) ;

— d'expliquer, en ce qui concerne les données sur les températures de l'air (températures d'air minima mentionnées sous points 1, 2, 3 et 5), s'il s'agit des températures journalières minima moyennes ou des températures journalières minima absolues.

— tenant compte qu'au point de vue de l'évolution des phénomènes de glaces ce sont les températures d'air journalières minima et maxima et non pas les tempéra-

tures journalières moyennes qui jouent le rôle principal, il faudrait aussi indiquer pour les températures de l'air les températures journalières minima moyenne, minima absolue, et la température maxima la plus basse ;

— de compléter les données sur le régime des glaces par un tableau synoptique des températures d'air journalières (moyenne, minima absolue et maxima) pour toute la période des phénomènes de glaces.

RAPPORT FINANCIER
sur l'exécution du budget au 31 décembre 1968

I. RECETTES

en forints

Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire 1968 de la Commission du Danube	5 049 940
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1968	221 891

Autres recettes

a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	21 339	
b) Intérêts des comptes en banques	6 927	
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission	105 989	
d) Autres recettes	31 629	165 884
Total :	5 437 715	

II. DEPENSES

en forints

Montant des dépenses suivant les articles du budget pour 1968 :	
Article I	2 534 102
Article II	507 583
Article III	1 064 666
Article IV	194 243
Article V	578 444
Article VI	90 807
Article VII	12 623
Article VIII	131 289
Article IX	9 313
Article X	98 247
Article XI	22 614
Article XII	22 127
Total	5 266 058

Solde du budget au 31 décembre 1968 :	
a) Disponibilités en caisse	42 976
b) Disponibilités en banques	76 227
c) Magasin	52 454
Total :	5 437 715

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. APPOINTEMENTS DES FONCTIONNAIRES INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	2 077 000	2.029 966	47 034	
2. Primes linguistiques	150 000	136 622	13 378	
3. Primes d'ancienneté	198 000	180 917	17 083	
4. Allocations pour enfants	196 000	186 597	9 403	
Total :	2 621 000	2 534 102	86 898	
II. APPOINTEMENTS DES EMPLOYÉS NON — INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	460 000	460 048	—	48
2. Assurances sociales	55 200	47 535	7 665	
Total :	515 200	507 583	7 665	48
III. FRAIS D'ADMINISTRATION				
1. Fournitures de bureau et de dessins techniques	7 000	5 695	1 305	
2. Imprimés	1 500	1 387	113	
3. Frais de poste, télégramme et téléphone	85 000	96 778	—	11 778
4. Loyers	683 500	684 118	—	618
5. Chauffage	86 500	73 932	12 568	
6. Electricité et gaz	55 000	37 104	17 896	
7. Entretien des immeubles	15 000	17 104	—	2 104
8. Réparations dans les immeubles	29 200	29 116	84	
9. Réparation des objets d'inventaire	45 000	45 074	—	74
10. Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	7 500	2 526	4 974	
11. Entretien et réparation des autos	70 000	67 908	2 092	
12. Assurance des biens	4 500	3 924	576	
Total :	1 089 700	1 064 666	39 608	14 574
IV. MISSIONS ET DEPLACEMENTS DES FONCTIONNAIRES				
<i>Missions</i>				
1. Frais de voyage	43 000	29 352	13 648	

Titre	en forints			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
2. Allocations journalières	46 000	45 770	230	
3. Frais de logement	23 000	22 313	687	
<i>Déplacements</i>				
4. Paiement de subsides et de congés	36 000	45 340	—	9 340
5. Frais de voyage	5 000	7 855	—	2 855
6. Allocations journalières	1 000	3 375	—	2 375
<i>Congés</i>				
7. Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	45 000	40 238	4 762	
Total :	199 000	194 243	19 327	14 570
V. EDITION DES PUBLICATIONS DE LA COMMISSION	620 000	578 444	41 556	
VI. DEROULEMENT ET SERVICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION	91 000	90 807	193	
VII. ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES	11 500	12 623	—	1 123
VIII. ACHAT DE DIVERS OBJETS D'INVENTAIRE ET DE MOYENS DE TRANSPORT	133 000	131 289	1 711	
IX. ACHAT DE VETEMENTS DE TRAVAIL	9 000	9 313	—	313
X. SERVICE MEDICAL				
1. Cotisations	16 000	14 494	1 506	
2. Paiement de subsides pour traitement médical	74 000	83 753	—	9 753
Total :	90 000	98 247	1 506	9 753
XI. FRAIS DE REPRESENTATION, PRIMES ET IMPREVUS	25 000	22 614	2 386	
XII. FONDS CULTUREL	25 000	22 127	2 873	
TOTAL:	5 429 400	5 266 058	203 723	40 381

BILAN

au 31 décembre 1968
en forints

PASSIF

ACTIF

I. Caisse	42 976,42	I. Solde transitoire au 31 décembre 1968	
II. Banques :		Versements des Etats danubiens au budget de	
1. Extérieur, Budapest	1 454,01	la Commission du Danube, conformément à l'art.	
2. Banque Nationale de Hongrie :		10 de la Convention et à la Décision de la XXVI ^e	
dollars USA	115,83	session	5 049 940,—
clearing-dollars	57,38	Solde du budget pour 1967	221 891,07
schillings autrichiens	40 689,36	Autres recettes	165 883,88
3. Banque Nationale de la RSF		Dépenses effectuées en 1968	5 437 714,95
de Yougoslavie :			
clearing-dollars	498,85		
4. Länderbank, Vienne :			
schillings autrichiens	6 641,48		
III. Magasin	52 454,49		
TOTAL :	171 657,03	TOTAL :	171 657,03

BILAN

des biens de la Commission du Danube d'après la situation
au 31 décembre 1968

1. Automobiles	207 105,—
2. Inventaire dans l'immeuble de la Commission du Danube	490 894,—
3. Inventaire dans les appartements des fonctionnaires	359 737,—
TOTAL :	1 057 736,—

B I L A N
des dollars au 31 décembre 1968

R E C E T T E S		D E P E N S E S
I. Solde au 1 ^{er} janvier 1968	24,55	
1. Banque Nationale de Hongrie	22,45	
2. Caisse de la Commission du Danube	2,10	
II. Versements provenant de la vente de publications de la Commission du Danube	325,75	
TOTAL :	350,30	
		I. Missions :
		Frais de voyage
		232,37
		Recettes
		350,30
		Dépenses
		232,37
		Solde au 31 décembre 1968
		117,93
		dont :
		Banque Nationale de Hongrie
		115,83
		Caisse de la Commission du Danube ..
		2,10
		TOTAL :
		350,30

NOTE EXPLICATIVE

au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1968

Le rapport sur l'exécution du budget pour 1968 est soumis à l'examen de la session conformément à l'article 46 des Règles de procédure.

Le budget de la Commission pour 1968, qui conformément à l'article 10 de la Convention se compose des annuités versées annuellement par les Etats danubiens membres de la Commission à raison d'une somme égale pour chaque Etat, a été approuvé par la XXVI^e session dans le montant de 5 429 400 forints pour son chapitre des recettes et de 5 429 400 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 26/28).

CHAPITRE DES RECETTES (en forints)

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

I. les versements des Etats-membres, à savoir :		
Autriche	721 420	
Bulgarie	721 420	
Hongrie	721 420	
Roumanie	721 420	
Tchécoslovaquie	721 420	
Union Soviétique	721 420	
Yougoslavie	721 420	5 049 940
II. le solde transitoire des ressources non utilisés du budget pour 1967		
		221 891
III. d'autres recettes prévues :		
versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission, intérêts des comptes en banques, recettes provenant de la vente de publications de la Commission, etc.		157 569
	Total :	5 429 400

Effectivement, le chapitre des recettes du budget pour 1968 s'est présenté comme suit :

I. Annuités des Etats-membres de la Commission		5 049 940
II. Solde transitoire des ressources non utilisées du budget pour 1967		221 891
III. Autres recettes		165 884
d o n t :		
a) versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	21 339	
b) intérêts des comptes en banques	6 927	
c) recettes provenant de la vente de publications de la Commission	105 989	
d) autres recettes	31 629	
	Total :	5 437 715

Ainsi, les recettes effectives, notamment à l'article « Autres recettes », ont dépassé de 8 315 forints le montant prévu.

CHAPITRE DES DEPENSES (en forints)

Le montant des dépenses envisagées pour 1968 s'élève à 5 429 400 forints, et c'est sur la base de cette somme qu'a été établi le devis des dépenses.

Effectivement, les dépenses effectuées au cours de l'exercice se sont élevées à 5 266 058 forints, c'est-à-dire que leur montant a été de 163342 forints inférieur à celui envisagé dans le devis, et d'autre part, il y a eu 8 315 forints de recettes diverses, non prévues dans le devis.

Structure du solde effectif par articles du devis des dépenses

	Crédits disponibles	Excédents de dépenses
I. Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	86 898	
II. Appointements des employés non-inscrits au tableau du personnel	7 617	
III. Frais d'administration	25 034	
IV. Missions et déplacements	4 757	
V. Edition des publications de la Commission	41 556	
VI. Service et déroulement de la session et des réunions	193	
VII. Achat de livres et de publications	—	1 123
VIII. Achat d'objets d'inventaire	1 711	
IX. Achat de vêtements de travail	—	313
X. Service médical	—	8 247
XI. Frais de représentation	2 386	
XII. Fonds culturel	2 873	
	173 025	9 683

Montant des crédits disponibles	173 025
Montant des excédents de dépenses	9 683
	<hr/>
	163 342
Diverses recettes non prévues dans le devis	8 315
Solde transitoire au 31.12 .1968	<hr/> <u>171 657 forints</u>

DEPENSES 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 et aux suppléments aux traitements établis par le Règlement en vigueur.

Le solde de 86 898 forints qui se présente à cet article provient du grand écart de temps entre la libération des fonctionnaires et l'occupation des postes par les nouveaux fonctionnaires.

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

Le solde à cet article s'élève à 7 617 forints.

Article III — Frais d'administration

Un solde de 25 043 forints se présente à cet article. Il résulte en premier lieu de l'économie réalisée au poste 5 « Chauffage » par suite de l'achat du combustible à des conditions plus favorables. D'autre part, au poste 6 « Electricité et gaz », la somme totale prévue n'a pas été dépensée du fait que les factures sont présentées avec un retard de trois mois (la facture pour octobre, novembre et décembre 1968 est à régler dans le premier trimestre de 1969).

L'excédent de dépenses au poste 3 « Poste et téléphone » résulte de ce qu'à partir de la mi-novembre de nouveaux tarifs postaux sont appliqués en Hongrie ; le taux de l'augmentation est de 200—300 %. Il est nécessaire de tenir compte de cette circonstance dans le budget pour 1969.

Article IV — Missions et déplacements des fonctionnaires

Il y a un solde total de 4 757 forints à cet article. Toutefois, au poste « Déplacements » il se présente un excédent de dépenses d'un montant de 14 570 forints, qui provient de ce que le nombre de fonctionnaires rappelés a été plus grand que prévu.

Article V — Edition des publications de la Commission

Les frais des publications suivantes, prévues au plan de travail de la Commission, ont été réglés à cet article dans un montant de 578 444 forints :

1. Carte de pilotage du Danube du km 1433
(frontière hongaro-yougoslave) au km 1214
(Slankamen) 95 000 (solde)

2. Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube	75 820
3. Carte de pilotage du secteur autrichien de Wallsee (km 2115-2090)	58 000
4. Projet d'instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube	4 121
5. Album des ponts sur le Danube	20 000 (solde)
6. Profil en long du Danube de Ulm à Sulina	30 000
7. Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube	9 936
8. Fiches des seuils du Danube	4 666
9. Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube	5 312
10. Annuaire hydrologique pour 1967	11 700
11. Annuaire statistique pour 1967	2 950 (règl. part.)
12. Recueil des documents statistiques de la Commission	14 709
13. Procès-verbaux de la XXV ^e session	28 763 (solde)
14. Procès-verbaux de la session jubilaire et de la XXVI ^e session	98 404
15. Matériaux pour la session jubilaire	46 758
16. Divers (papier, stencil, etc.)	72 305

Le solde de 41 556 forints qui se présente à cet article provient de ce que l'imprimerie n'a pas exécuté jusqu'à la fin de l'année les commandes passées pour l'impression de l'Annuaire statistique et la Carte de pilotage du secteur Turnu Severin—Lom (km 931-743).

Articles VII et IX

Les excédents de dépenses à ces articles ont été suscités par l'acquisition des publications nécessaires et l'achat de vêtements de travail.

Article X — Service médical

L'excédent de dépenses de 8 247 forints provient de ce que lors de l'établissement du projet de devis des dépenses l'Appareil ne disposait pas de données suffisantes.

INFORMATION

résumant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur la situation en matière de données sur les débits d'eau

Conformément au point 17 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969, l'Appareil de la Commission a étudié, en vue de leur précision, les données de débits d'eau qui se trouvaient à sa disposition. Les résultats de ce travail sont exposés dans l'Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau, diffusée aux pays danubiens en juillet 1968. Les avis et les propositions communiqués par les autorités compétentes des pays danubiens en rapport avec cette information sont résumés ci-après :

République d'Autriche

Les autorités compétentes de l'Autriche partagent l'avis exposé par l'Appareil dans l'Information, selon lequel il faudrait éviter l'utilisation de données erronées dans les publications de la Commission du Danube, notamment dans les annuaires hydrologiques et ouvrages de référence hydrologique du Danube.

Ayant analysé les sources éventuelles des imprécisions dans les données, les autorités compétentes autrichiennes ont déduit ce qui suit :

Le délai d'envoi à l'Appareil des données nécessaires pour l'Annuaire est fixé en général pour le mois d'avril de l'année suivante. Ce délai paraît trop court pour les deux raisons suivantes :

1. Pour pouvoir obtenir une courbe exacte des débits d'eau de l'année considérée, il est nécessaire de mesurer les débits dans les premiers mois de l'année qui suit avant de procéder à l'analyse définitive des résultats des observations. Ceci se rapporte notamment aux profils du cours supérieur du Danube, où le lit est instable.

2. Avant d'achever le dépouillement des données et de les envoyer à l'Appareil de la Commission du Danube, il est nécessaire d'étudier le régime des débits aux stations hydrométriques voisines.

Dans le but d'éliminer les sources d'imprécision, les organes autrichiens proposent :

1. de faire une révision des données antérieurement envoyées à la Commission et d'en exclure toutes les imprécisions évidentes dans les valeurs des débits d'eau moyens mensuels. Quand il s'agit de stations voisines appartenant à deux Etats limitrophes, les mesures peuvent être adoptées dans le cadre d'un examen bilatéral ;

2. d'établir le délai de présentation des données à l'Appareil de la Commission au 1^{er} juin de l'année suivante au plus tôt ; ceci permettrait de comparer les débits observés aux stations voisines du pays et ensuite ceux relevés aux stations respectives des Etats limitrophes.

Les autorités compétentes autrichiennes estiment qu'il est plus important de publier dans les annuaires hydrologiques de la Commission du Danube des données aussi précises que possible que d'avancer de quelques mois leur parution. Tenant compte de ce que les données hydrologiques représentent une base pour les études et calculs ultérieurs, l'introduction des corrections proposées dans les données des années précédentes et l'exécution des travaux complémentaires dans le domaine du rassemblement des données ultérieures paraissent nécessaires et utiles.

République populaire de Bulgarie

Les autorités compétentes constatent que les données des stations voisines, publiées dans l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube pour la période 1921-1960, présentent en effet des écarts. Ce manque de correspondance est relevé non seulement dans les valeurs moyennes mensuelles, mais également dans les valeurs mensuelles minima et maxima, et parfois même dans les débits moyens annuels. Sur certaines sections du Danube (Nagymaros — Budapest, Dunaújváros — Mohács, Smederevo — Orșova, Roussé — Oltenița), les valeurs moyennes pluriannuelles des débits d'eau à la station hydrométrique aval sont inférieures à celles relatives à la station hydrométrique amont.

Les autorités compétentes bulgares estiment que le passage des crues, la présence de glaces et les prises d'eau pour l'agriculture peuvent, dans certains cas, influencer sur les débits d'eau moyens mensuels, notamment :

1. En ce qui concerne le passage des crues, il a été établi — sur la base des graphiques des variations du débit tracés pour les stations hydrométriques voisines sur le même système de coordonnées — que le tracé de la courbe de variation de la station aval passe à droite de la courbe de la station amont, le degré dans lequel le tracé s'écarte étant fonction de la durée de l'arrivée du flot. Ce phénomène peut se produire aussi bien à la montée qu'à la baisse des débits. Il est naturel qu'au cours des mois où le débit d'eau augmente, notamment en période de crues intenses, le débit moyen mensuel à la station aval sera inférieur à celui relatif à la station amont. Quand les débits diminuent, on observe le phénomène contraire. Le débit moyen annuel à la station aval devrait alors dépasser celui au poste amont. L'annexe à l'Information de l'Appareil de la Commission permet de constater que les écarts sont les plus nombreux dans les mois où les niveaux augmentent généralement (février, mars, avril, novembre, décembre).

2. La présence de glaces sur le fleuve peut, dans certaines conditions, être à l'origine des écarts entre les débits moyens mensuels aux stations hydrométriques voisines. Les embâcles provoquent une brusque baisse du niveau et du débit à la station aval. Suivant les dimensions et la durée de l'embâcle, il est fort probable qu'au cours du mois donné le débit moyen mensuel à la station aval sera inférieur à celui de la station amont.

3. Les prises d'eau, surtout dans des sections où il n'y a pas d'affluents, provoquent également des écarts entre les débits d'eau moyens mensuels, écarts qui sont très prononcés particulièrement dans la période de juin-septembre. Tel est le cas par

exemple sur le secteur du Danube entre Novo Selo et Lom, long de 90 km, où il y a 6 affluents dont le débit moyen annuel total est de 8 m³/sec (quelques affluents sèchent en été). Le bilan d'eau du Danube montre que dans la période de mai-septembre les prises d'eau sur ce secteur pour les besoins de l'agriculture s'élèvent à 25-85 m³/sec. Si l'on tient compte en plus des pertes, bien que faibles, résultant de l'évaporation on peut considérer normal que les débits moyens mensuels à la station Lom sont inférieurs à ceux de la station Novo Selo.

Les autorités compétentes bulgares sont d'avis que les débits moyens mensuels devraient être comparés en sens inverse également, car il y a aussi des cas où les débits d'eau moyens mensuels à la station aval dépassent sans motif valable ceux de la station amont (par exemple en mars 1924, le débit d'eau à la station hydrométrique Roussé était de 11 237 m³/sec, et à la station hydrométrique de Oltenița, il atteignait 13 787 m³/sec, l'écart étant donc de 2 550 m³/sec). De tels écarts se présentent surtout quand il y a des embâcles et que l'on ne tient pas compte à la station hydrométrique considérée du rétrécissement du lit.

Pour éliminer ces écarts entre les données sur les débits d'eau, les autorités compétentes bulgares proposent :

1. de comparer et de préciser les débits moyens pluriannuels (normes) auprès desquels les débits d'eau à la station hydrométrique aval ne peuvent en aucun cas être inférieurs à ceux de la station amont. Si ceci n'est pas réalisable, les données de la station hydrométrique considérée peuvent ne pas être publiées. On pourrait se servir pour cette vérification également du module spécifique (par exemple module à la station Smederevo, 10,4 l/sec/km²; à la station Orșova, 9,1 l/sec/km², et à Novo Selo, 9,7 l/sec/km²);

2. de comparer les débits moyens annuels auprès desquels les débits à la station amont peuvent, dans des cas exceptionnels et justifiés, être supérieurs à ceux relevés à la station aval (section où il n'y a pas d'affluents, prises d'eau importantes, etc.);

3. d'éliminer de la manière suivante les écarts entre les valeurs des débits minima, maxima et moyens mensuels :

— éliminer les fautes de frappe et les erreurs de calcul dans les renseignements fournis par les pays danubiens (par exemple, selon l'Ouvrage de référence, le débit d'eau en novembre 1955 à la station hydrométrique Svistov était : 7154 m³/sec; il y a ici une faute de frappe, et c'est ce qui a conduit à parler d'un écart de 306 m³/sec dans l'information dressée par l'Appareil);

— éliminer les écarts entre les débits moyens mensuels dans les mois d'hiver, résultant du rétrécissement du lit par suite de la formation d'embâcles;

— considérer justifiés les écarts de débits dans les mois de grandes crues, si ces écarts ne dépassent pas de 1-2 % les débits d'eau du mois considéré et n'influencent pas le débit moyen annuel.

République populaire Hongroise

Les autorités compétentes hongroises estiment que les données figurant dans l'information de l'Appareil permettent d'établir seulement les écarts évidents. Pour argumenter cette déduction, les autorités compétentes hongroises donnent quelques exemples (reproduits ci-après) repris de la courbe de débits actuelle en indiquant la

différence entre les débits calculés d'après l'ancienne courbe et d'après la courbe actuelle (Q_{am} — débit moyen mensuel à la station amont ; Q_{av} — débit moyen mensuel à la station aval) :

Komárno — Nagymaros

Période	Q_{am}	Q_{av}	d'après la courbe des débits $Q_{am} - Q_{av}$	
			en 1962	en 1920
septembre 1944	5232	5123	135	555

Budapest — Dunaújváros

Période	Q_{am}	Q_{av}	d'après la courbe des débits $Q_{am} - Q_{av}$	
			en 1962	en 1920
novembre 1930	3983	3748	135	1618
décembre 1930	2469	2797	—328	777
novembre 1931	2308	2579	—271	833

Dunaújváros — Mohács

Période	Q_{am}	Q_{av}	d'après la courbe des débits $Q_{am} - Q_{av}$	
			en 1962	en 1920
décembre 1924	1404	1394	10	619
juin 1926	5112	4831	181	655
décembre 1932	1627	1542	85	657
novembre 1946	1356	1174	182	644

En ce qui concerne les écarts dont les valeurs sont inférieures à 100-200 m³/sec, ceux-ci résultent de la régularisation du débit sur le secteur considéré. Ces écarts peuvent être éliminés à l'aide de simples calculs exécutés par la méthode graphique, ou sur la base de tableaux après correction des erreurs évidentes.

De l'avis des autorités compétentes hongroises, on ne peut considérer les données comme erronées chaque fois que le débit moyen mensuel à la station amont dépasse celui de la station aval.

Les autorités compétentes hongroises estiment qu'une analyse plus détaillée des données disponibles contribuerait à une meilleure connaissance du processus de l'écoulement des eaux tout le long du fleuve.

République socialiste de Roumanie

Les autorités compétentes roumaines ont communiqué les observations ci-après concernant les écarts entre les débits d'eau jaugés aux stations Orșova, Oltenița et Tulcea (situées sur le territoire de la République Socialiste de Roumanie) d'une part et ceux mesurés aux stations Smederevo, Novo Selo, Lom, Roussé, Silistra et Réni

(situées sur le territoire des autres pays riverains) d'autre part, mentionnés dans l'information dressée par l'Appareil de la Commission ;

I. En ce qui concerne les données sur les débits aux stations hydrométriques Smederevo (RSFY), Orşova (RSR) et Novo Selo (RPB), elles ont constaté que :

a) les écarts entre les débits mesurés à la station Orşova et à la station Novo Selo ne sont pas révélatifs et les valeurs des écarts ne touchent que des centaines de m³/sec ;

b) la même constatation est valable pour les stations hydrométriques Novo Selo et Lom (RPB) en comparaison avec les débits de la station Orşova ;

c) les écarts entre les débits jaugés à la station Smederevo et à la station Orşova ainsi que ceux mesurés aux stations Smederevo et Novo Selo présentent certaine importance.

Durant la période 1924-1960, dans 90 % des jaugeages de débit effectués à ces stations, les écarts constatés ne permettent pas une comparaison entre les débits.

Il découle de ce qui précède que les débits jaugés aux stations hydrométriques Orşova et Novo Selo sont exacts et en conséquence ils peuvent être pris en considération pour les diverses études.

II. En ce qui concerne les écarts dans les débits d'eau aux stations Roussé (RPB) et Silistra (RPB) d'une part et Olteniţa (RSR) d'autre part, on constate que les écarts entre les données des stations Olteniţa et Silistra sont insignifiants et ils sont probablement dus à des erreurs de jaugeage.

Certains écarts plus importants entre Olteniţa et Silistra, notamment dans les mois de janvier, février et mars (pour la période 1941-1945), ainsi que pour les années 1949, 1956, 1963 et 1964, mentionnés dans l'Information élaborée par l'Appareil (tableau N° 15*), ne figurent plus dans le tableau N° 14* du même document (l'écart entre Roussé et Olteniţa), ce qui dénote que les erreurs concernent probablement les données relatives à la station hydrométrique Silistra.

III. Les grands écarts relevés entre les jaugeages de débit des stations hydrométriques Réni (URSS) et Tulcea (RSR) sont dus au fait que les débits mesurés à la station Tulcea ne comprennent pas les débits du bras de Chilia, alors que ceux jaugés à la station Réni se réfèrent au débit du fleuve entier, à l'entrée du delta (Ceatal, Ismail).

Pour conclure, les autorités compétentes roumaines estiment pouvoir considérer que dans la situation actuelle les données disponibles sur les débits d'eau du Danube entre Smederevo et Tulcea peuvent être utilisées dans la mesure dans laquelle sont appliquées les corrections nécessaires dérivant de ce qui précède.

Elles sont d'avis qu'afin d'éviter à l'avenir de tels écarts, il est désirable que pour les stations hydrométriques situées dans les zones des Etats riverains, les données soient préalablement concertées par les organes compétents des Etats respectifs.

Union des Républiques socialistes Soviétiques

De l'avis des autorités compétentes de l'Union Soviétique, l'Information en question représente un document de valeur et est le fruit d'un grand travail exécuté par l'Appareil de la Commission. Les résultats obtenus témoignent de la nécessité

* Se trouvent dans les archives de la Commission.

de continuer à déployer des efforts pour mettre au point les données relatives aux débits d'eau sur tout le parcours du fleuve, tant pour la période antérieure que pour la période à venir.

A cette fin, elles proposent que les écarts éventuels soient élucidés non seulement au point de vue du cas considéré dans l'information, mais également pour les cas où les débits d'eau au profil amont dépassent les débits au profil aval. Pour atteindre cet objectif, il serait désirable d'analyser les méthodes utilisées dans les pays danubiens au cours des années antérieures pour le jaugeage des débits d'eau.

Il serait utile d'analyser également les données sur les débits d'eau dans les sections du Danube se trouvant dans les régions des affluents (par exemple : Danube—Bogojevo, Sava — Sr. Mitrovica, Tisza — Szeged, Danube — Smederevo).

Pour coordonner les données, il faudrait exécuter à l'avenir des jaugeages de contrôle sur les secteurs où l'exactitude des valeurs des débits jaugés donne lieu à des doutes.

La documentation définitive issue d'une telle analyse permettra non seulement de publier un ouvrage de référence hydrologique de grande valeur, mais pourra servir également à l'amélioration des données hydrologiques fournies à la navigation, qui demande des données concertées.

République socialiste Tchécoslovaque

Les autorités compétentes tchécoslovaques sont d'accord avec les déductions formulées dans l'information de l'Appareil de la Commission, et estiment également qu'il serait nécessaire de coordonner les données sur les débits d'eau jaugés à des stations voisines.

En ce qui concerne la Tchécoslovaquie, elle trouve nécessaire que les données des stations Vienne — Bratislava et Komárno — Nagymaros soient concertées par les services hydrologiques autrichiens et hongrois. Du côté des autorités compétentes tchécoslovaques, c'est l'Institut Hydrométéorologique de Bratislava qui sera chargé de ce travail.

République socialiste fédérative de Yougoslavie

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué qu'elles n'ont pas d'observations à formuler au sujet de l'Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau.

République fédérale d'Allemagne

Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont fait savoir qu'elles n'ont pas d'observations à présenter à l'Information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau, élaborée par l'Appareil de la Commission, et que les données sur les débits d'eau d'après les stations Schwabelweis—Regensburg et Hofkirchen, présentées au début de chaque année pour l'Annuaire hydrologique publié par la Commission du Danube, devraient être considérées comme données préliminaires. Les données définitives sont publiées dans les annuaires hydrologiques de la République Fédérale d'Allemagne, après l'analyse de l'ensemble des données du bassin versant. Toutefois, l'écart entre les données préliminaires et les données définitives est insignifiant.

Résumé et propositions

Les avis communiqués permettent de déduire que les autorités compétentes des pays danubiens accordent une grande importance à l'étude de la question portant sur l'exactitude des données relatives aux débits d'eau. Les autorités compétentes ont, à maintes reprises, souligné la nécessité et l'importance d'assurer l'exactitude des données qui sont publiées dans les éditions de la Commission du Danube et qui servent de base pour les calculs hydrologiques ultérieurs.

Les spécialistes des pays danubiens ont donné une appréciation positive de l'information élaborée par l'Appareil de la Commission, notant toutefois que la méthode utilisée par l'Appareil permet de relever seulement les écarts évidents. Pour cette raison, ils proposent de procéder à une analyse plus détaillée des données sur les débits d'eau.

En ce qui concerne les sources de ces écarts, les opinions diffèrent. Les autorités compétentes de l'Autriche et de la RF d'Allemagne ont communiqué qu'elles ne sont pas en mesure de fournir pour l'annuaire des données mises au point en raison de la brièveté du délai établi pour la présentation des données. Les spécialistes hongrois considèrent avoir déjà corrigé leurs données sur la base des nouvelles courbes de débits. Les autorités compétentes bulgares proposent de tenir compte de l'influence des glaces et des prises d'eau sur le Danube. Les spécialistes de l'Union Soviétique estiment que les écarts entre les données sur les débits d'eau peuvent résulter des différentes méthodes de jaugeage du débit.

Quelques pays ont suggéré des méthodes visant à éliminer les imprécisions. En même temps, il a été souligné qu'une coopération entre les pays limitrophes serait souhaitable.

Se fondant sur les avis et propositions exposés ci-haut, l'Appareil de la Commission estime possible de tirer les déductions suivantes :

1. La garantie de données exactes et comparables sur les débits d'eau est une tâche importante et urgente dans l'intérêt de la navigation.
2. L'élimination des écarts se présentant dans les données sur les débits d'eau nécessite :
 - a) la correction des données sur les débits d'eau jaugés antérieurement (depuis 1923 jusqu'à nos jours) ;
 - b) l'élimination des sources d'imprécisions pour ce qui concerne les données futures.
3. Il serait utile que les travaux soient exécutés suivant une méthode généralement adoptée et avec coopération entre les pays voisins.

En vue d'accomplir en temps utile les travaux futurs, l'Appareil de la Commission propose :

1. de rassembler dans la première moitié de 1969 les propositions des pays danubiens sur la méthode préconisée pour la rectification des données antérieures et pour l'élimination des sources d'erreurs dans les données sur les débits ;
2. de convoquer une réunion d'experts pour l'examen et l'élaboration, sur la base des propositions reçues des pays danubiens, d'une méthode adoptable pour la correction des données sur les débits d'eau.

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 mars 1968 à mars 1969

Le plan de travail de la Commission du Danube, adopté par la XXVI^e session (doc. CD/SES 26/34), a été accompli comme suit au cours de la période de mars 1968 à mars 1969.

Point 1 — Publier la Carte de pilotage du Danube du km 931 (Turnu Severin) au km 743 (Lom) à l'échelle de 1 : 25 000 et la faire paraître en 850 exemplaires sous forme d'album et 650 exemplaires sous forme de dépliant.

La Carte de pilotage dudit secteur est sortie de presse et est préparée pour envoi aux pays danubiens.

Point 2 — Rassembler jusqu'au 31 décembre 1968 la documentation nécessaire et entreprendre les travaux préliminaires en vue de la préparation de la publication de la Carte de pilotage du Danube du km 743 (Lom) au km 375 (Silistra).

L'Appareil de la Commission a prié les autorités compétentes bulgares et roumaines de lui fournir la documentation cartographique du secteur en question avant le 31 décembre 1968. La documentation demandée est parvenue à l'Appareil, qui est en train de la traiter en vue d'éditer en 1969 la carte en question.

Point 3 — Rééditer jusqu'au 31 décembre 1968, à l'échelle de 1 : 10 000, la partie de la Carte de pilotage du secteur autrichien du Danube (1^{er} volume) couvrant la section de Wallsee (km 2113—2092) et la faire paraître en 740 exemplaires sous forme d'album et 1460 exemplaires sous forme de dépliant.

La Carte de pilotage pour la section en question a été publiée et diffusée en janvier 1969 à tous les pays danubiens.

Point 4 — Demander les avis des pays danubiens quant à l'opportunité de rééditer la Carte générale du Danube comportant les modifications et compléments nécessaires ou de publier une nouvelle Carte générale.

Tous les pays danubiens ont communiqué à l'Appareil de la Commission leurs avis et propositions, sur la base desquels a été dressée une information qui, en janvier 1969, a été diffusée à tous les pays danubiens.

Point 5 — Rassembler les renseignements des pays danubiens sur la structure des réflecteurs radar, synthétiser ces renseignements, dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à la réunion d'experts pour les questions nautiques.

L'Appareil de la Commission a demandé les renseignements en question et, sur la base des données reçues, a préparé une information qui a été diffusée à tous les pays danubiens et soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques tenue en janvier 1969.

Point 6 — Convoquer en janvier 1969 une réunion d'experts pour l'examen des questions nautiques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants :

- a) Examen du projet d'une nouvelle instruction relative à l'installation des signaux de balisage du Danube.*
- b) Examen de l'information sur la structure des réflecteurs radar.*

La réunion d'experts pour les questions nautiques, tenue du 14 au 21 janvier 1969, a examiné en détail le projet d'instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage du Danube, ainsi que l'information sur la structure des réflecteurs radar.

Le rapport de la réunion d'experts a été diffusé en janvier 1969 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales (doc. CD/SES 27/37eRE/1969-1).

Point 7 — Rassembler les avis des pays danubiens concernant les codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube, en prenant en considération les résultats de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications maritimes (Genève, 1967) dans ce domaine.

L'Appareil de la Commission a rassemblé les avis des pays danubiens concernant les codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube et a dressé une information sur la base de la documentation reçue de tous les pays. Vu que nombre de pays estiment qu'il serait utile d'examiner le problème en question dans le cadre d'une réunion mixte d'experts en questions nautiques et de radiocommunications, son examen en réunion d'experts a été prévu dans le projet de plan de travail pour 1969/1970.

Point 8 — Poursuivre le rassemblement des données en vue de l'édition du nouvel Album des types de bâtiments.

L'Appareil de la Commission a reçu toute la documentation nécessaire pour la publication de l'Album des types de bâtiments. La documentation est en voie d'élaboration afin que l'album puisse être édité pour la fin de 1969.

Point 9 — Recueillir auprès des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales les renseignements concernant l'introduction de la deuxième étape du Système de balisage uniforme sur le Danube et dresser une information à ce sujet.

Sur la base des données reçues de tous les pays danubiens, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée en janvier 1969 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. L'information est soumise à l'examen de la XXVII^e session.

Point 10 — Rassembler les renseignements des pays danubiens sur l'expérience acquise dans l'application du poussage sur le Danube, préparer et diffuser une information à ce sujet.

L'Appareil de la Commission a reçu de la part de tous les pays danubiens les renseignements sur la base desquels il a préparé et diffusé aux pays danubiens une information sur le problème en question.

*Point 11 — Dépouiller les données sur les seuils en 1967, reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales selon le formulaire de fiche de seuil adopté, et publier en 170 exemplaires, sur ronéo et par photocopie, les fiches des seuils du Danube en 1967.
Entreprandre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1968.*

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 de seuils sur lesquels les profondeurs relevées en 1967 étaient inférieures à 20 dm en amont de Vienne et à 25 dm en aval de Vienne.

Les données ont été dépouillées et ont servi de base à l'établissement de la Fiche des seuils sur le Danube en 1967, qui a été éditée et diffusée en octobre 1968 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

L'Appareil de la Commission a entrepris le rassemblement des données sur les seuils pour 1968. Les données reçues sont en voie de dépouillement.

Point 12 — Rassembler, selon le schéma adopté, les données des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales au sujet de l'entretien du chenal sur le parcours navigable du Danube de Regensburg à Sulina, pour la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968, ainsi que les données sur le régime des glaces en hiver 1967/1968; dresser sur la base de ces données l'information relative à l'entretien du chenal sur le secteur en question, à soumettre à l'examen de la XXVII^e session de la Commission.

Les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales ont fourni à l'Appareil de la Commission la documentation demandée pour l'établissement de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube dans la période du 1^{er} septembre 1967 au 1^{er} septembre 1968. L'Information a été dressée, puis envoyée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales; elle est soumise à l'examen de la XXVII^e session.

L'Information sur l'entretien du chenal dans la période du 1^{er} novembre 1966 au 31 août 1967 a été éditée et diffusée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales au mois d'avril 1968.

Point 13 — Publier, sur ronéo et par photocopie, le Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux pour la période 1966-1970) et le faire paraître en 200 exemplaires.

L'Appareil de la Commission a publié le Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (Travaux pour la période 1966-1970) dans lequel il a été tenu compte de toutes les observations et propositions exprimées à la XXVI^e session de la Commission. Le dit Plan a été diffusé en juin 1968 à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

Point 14 — Publier en 300 exemplaires, par moyen typographique, le Profil en long du Danube de Ulm à Sulina, sur lequel sera porté l'étiage navigable et de régularisation nouvellement calculé et les nouvelles caractéristiques techniques des passes navigables des ponts.

L'Appareil de la Commission a fait paraître le Profil en long du Danube de Ulm à Sulina, qui a été dressé compte tenu de l'étiage navigable et de régularisation nouvellement calculé et des nouvelles caractéristiques techniques des passes navigables des ponts. Cet ouvrage a été envoyé en janvier 1969 à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

Point 15 — Elaborer un schéma d'album des courbes du Danube dont le rayon de courbure est inférieur à 800 m, contenant des tableaux et des schémas des courbes avec indication des largeurs du chenal et des vitesses du courant auprès des différentes fréquences ; l'envoyer aux pays danubiens pour avis et propositions, ayant en vue la préparation à l'édition dudit album.

Le schéma dudit album a été élaboré et diffusé pour avis à tous les pays danubiens. Des réponses ont été reçues de la part de tous les organes compétents des pays danubiens. L'Appareil de la Commission a entrepris le travail de préparation de l'album, ayant en vue son édition.

Point 16 — Elaborer un projet de schéma d'unification du contenu de la partie descriptive du chapitre VI (Régime des glaces) de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube en tenant compte des décisions de la XXIV^e session (doc. CD/SES 24/23 et CD/SES 24/19), le diffuser aux pays danubiens pour avis et présenter à ce sujet une information à la XXVII^e session.

L'Appareil a élaboré le projet dudit schéma et l'a diffusé aux pays danubiens pour avis. Les réponses ont été reçues de la part de tous les pays danubiens.

Se fondant sur les observations communiquées, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée à tous les pays danubiens et est soumise à l'examen de la XXVII^e session de la Commission.

Point 17 — Dresser une information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau et la diffuser aux pays danubiens. Rassembler les avis des pays danubiens à ce sujet, les synthétiser et les soumettre à une session ordinaire.

L'Appareil de la Commission a dressé et, en juillet 1968, diffusé à tous les pays danubiens une information sur la situation en matière de données sur les débits d'eau. Sur la base des opinions exprimées par les autorités compétentes de tous les pays danubiens l'Appareil a dressé une information qui synthétise les avis reçus; cette information a été diffusée en janvier 1969 à tous les pays danubiens et est soumise à l'examen de la XXVII^e session.

Point 18 — Editer en 250 exemplaires, par photocopie, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1967, et entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1968.

Sur la base de la documentation reçue des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a dressé, selon le schéma approuvé par la XXV^e session, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1967. Cet annuaire contient des données sur les niveaux et les débits d'eau, les températures de l'eau et de l'air, sur les phénomènes de glaces et les précipitations d'après les principales stations hydrométriques et stations pluviométriques situées sur le Danube.

L'Annuaire a été édité et diffusé en janvier 1969 à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

L'Appareil a entrepris le rassemblement de la documentation pour l'Annuaire 1968.

Point 19 — Entreprendre l'étude de la méthode de détermination des bas-niveaux navigables. Diffuser aux organes compétents des pays danubiens, pour avis, les propositions à ce sujet et présenter à l'une des sessions ordinaires une information sur cette question.

L'Appareil a entamé l'étude de la documentation se trouvant à sa disposition. A titre préliminaire, il a constaté que la méthode appliquée jusqu'à présent pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation ne tient pas compte des données sur les débits jaugés en période de présence de glaces, ce qui influence incontestablement la précision du calcul de l'ENR.

Il découle de ce qui précède que lors de la détermination de l'ENR, il se présente, en ce qui concerne les secteurs du cours supérieur et du cours moyen du Danube, une diminution du nombre des données sur les bas-débits et, en ce qui concerne les secteurs du cours inférieur une diminution du nombre des données sur les gros débits.

Il en découle que les valeurs des débits avec fréquence de 94 %, qui ont été calculés sans prendre en considération les débits en présence de glaces, sont différentes sur les différents secteurs du fleuve.

Des propositions concrètes seront formulées après achèvement de l'étude de la documentation susmentionnée et seront diffusées aux autorités des pays danubiens pour avis. Les avis communiqués serviront de base dans la préparation d'une information définitive sur le problème en question.

Point 20 — Entreprendre l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas-niveaux pour les divers secteurs du Danube. Diffuser aux organes compétents des pays danubiens, pour avis, les propositions à ce sujet et présenter à l'une des sessions ordinaires une information sur cette question.

L'Appareil de la Commission a entrepris l'étude d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas-niveaux sur le Danube et a dressé une information qu'il a diffusée en décembre 1968 à tous les pays danubiens. L'information présente une description de la formation des bas-niveaux sur les différents secteurs du Danube, expose les problèmes de la prévision des bas-niveaux, ainsi que les propositions de l'Appareil en ce qui concerne la formulation des prévisions à longue échéance.

Point 21 — Etudier les possibilités de la formulation de prévisions des phénomènes de glaces sur le Danube. Diffuser aux organes compétents des pays danubiens, pour avis, les propositions à ce sujet et présenter à l'une des sessions ordinaires une information sur cette question.

Le travail sur le problème en question a été entamé et l'Appareil de la Commission cherche à appliquer aux conditions du Danube les méthodes connues de la prévision des glaces. Ce travail sera poursuivi en 1969.

Point 22 — Poursuivre l'étude concernant l'établissement du bilan d'eau du Danube pour les besoins de la navigation, et dans ce but, demander les avis des pays danubiens sur la possibilité de fournir les données précisées y nécessaires.

L'Appareil a demandé les avis des pays danubiens sur la possibilité de fournir les données nécessaires pour l'établissement du bilan d'eau du Danube. Des réponses ont été reçues de la part de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de l'Union Soviétique, de la Tchécoslovaquie, de la Yougoslavie et de la RF d'Allemagne.

Dans les avis communiqués, les pays soulignent l'importance du problème traité et la nécessité d'en poursuivre l'étude. D'autre part, les autorités compétentes estiment qu'il serait préférable de revenir sur cette question plus tard, quand les pays auront la possibilité de présenter des données plus précises sur les débits et les prises d'eau.

Point 23 — Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des prévisions mensuelles des niveaux du Danube.

Au cours de la période considérée, l'Appareil de la Commission a régulièrement envoyé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme ou par lettre, les prévisions mensuelles des niveaux caractéristiques.

Point 24 — Préparer l'Annuaire statistique pour 1967 dans lequel seront incluses des données analytiques fondamentales sur la navigation danubienne et le publier en 400 exemplaires par photocopie. Entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1968.

Se fondant sur les données statistiques reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, l'Appareil a dressé l'Annuaire statistique pour 1967 contenant des données relatives aux conditions de la navigation sur le Danube, à la flotte danubienne, aux transports de marchandises et de passagers et au trafic-marchandises des ports danubiens.

L'Annuaire présente de nouvelles données sur la flotte danubienne ventilée par types de bâtiments, catégories de portée en lourd et de puissance et par âge des unités de la batellerie. En outre, l'Annuaire a été complété par des données analytiques et par la nouvelle classification des marchandises (composée de 20 groupes) adoptée par la XXV^e session de la Commission. Ceci a permis de publier dans l'Annuaire des données sur le trafic-marchandises des ports danubiens, qui peuvent être comparées avec celles publiées par la CEE de l'ONU.

L'Annuaire statistique pour 1967 a été publié et en janvier 1969 diffusé à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées.

Les données nécessaires pour la préparation de l'Annuaire statistique 1968 ont été demandées aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 25 — Achever l'élaboration du Recueil des documents statistiques et le publier par photocopie en 300 exemplaires, jusqu'à fin 1968.

L'Appareil de la Commission a préparé, selon le schéma adopté, le Recueil des documents statistiques, qui a été publié et diffusé en décembre 1968. Le Recueil comprend tous les documents et matériaux de référence d'ordre statistique, adoptés par la Commission du Danube depuis le début de son activité dans le domaine du rassemblement et de la publication des données statistiques sur la navigation danubienne.

Point 26 — Rééditer jusqu'à fin 1968 les formulaires du Questionnaire statistique, compte tenu des amendements et des compléments qui y ont été apportés par la réunion d'experts pour les questions statistiques (doc. RE/1968-1).

Les formulaires du Questionnaire statistique ont été amendés et complétés sur la base des observations exprimées à la réunion d'experts pour les questions statistiques, tenue en janvier 1968. Les nouveaux formulaires ont été réédités et diffusés à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Point 27 — Etudier la question du relevé statistique des transports multimodes des marchandises en transit, demander à cette fin les avis des pays danubiens et préparer une information à soumettre à l'examen d'une réunion d'experts.

L'Appareil de la Commission a élaboré et diffusé à tous les pays danubiens les projets de formulaires pour le relevé statistique des marchandises en transit de commerce extérieur, de même que des propositions concernant les catégories de marchandises qu'il serait opportun de relever comme marchandises en transit de commerce extérieur. Jusqu'à présent les autorités compétentes de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie et de la RF d'Allemagne ont donné leur avis sur cette question. Lorsque l'Appareil sera en possession des avis de tous les pays danubiens, il dressera une information qui pourra être soumise à l'examen de la réunion d'experts pour les questions statistiques.

Point 28 — Rassembler les renseignements sur les transports en containers sur le Danube et préparer une information à examiner à la prochaine session.

Se basant sur les renseignements que les pays danubiens lui ont fournis sur sa demande, l'Appareil a dressé une information qui a été diffusée aux pays danubiens et est présentée à l'examen de la XXVII^e session.

Point 29 — En connexion avec la décision des Gouvernements de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise portant sur l'établissement d'une administration fluviale pour le secteur du Danube Rajka—Gönyű, convoquer en octobre 1968 une réunion d'experts des pays danubiens; inclure à son ordre du jour l'examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur donné, à la lumière des recommandations relatives à la détermination de l'étiage navigable et de régularisation, des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques, et du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube.

Présenter le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la XXVII^e session de la Commission du Danube.

La réunion d'experts convoquée en vertu de ce point du plan de travail a tenu ses séances du 22 au 29 octobre 1968.

Les résultats des travaux de la réunion sont reflétés dans le Rapport (doc. CD/SES 27/39 — RE/1968-2) qui a été diffusé en novembre 1968 aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Le Rapport sera soumis à l'examen de la XXVII^e session.

Conformément à ce qui a été convenu à la réunion d'experts, la Hongrie et la Tchécoslovaquie ont accepté d'examiner encore une fois certaines questions d'ordre technique et économique, et d'envoyer à l'Appareil de la Commission une information à leur sujet. Le Secrétariat a reçu la documentation complémentaire en rapport avec les dites questions et l'a diffusée en janvier 1969 à tous les pays danubiens.

Point 30 — Convoquer du 12 au 20 novembre 1968 une réunion d'experts des pays danubiens membres de la Commission, pour l'examen des questions d'organisation et la charger de préparer des propositions portant sur la nouvelle structure et sur le tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission, en se fondant sur les tâches posées devant la Commission du Danube et ayant en vue aussi les résultats auxquels a abouti la réunion d'experts d'octobre 1967.

La réunion d'experts qui s'est déroulée du 12 au 19 novembre 1968 a élaboré un nouveau projet de structure et de tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube sur lequel la réunion est tombée d'accord en principe (Annexe 2 au doc. RE/1968-3—CD/SES 27/38).

Le rapport de la réunion a été diffusé en novembre 1968 aux autorités compétentes des pays danubiens membres de la Commission. Selon le vœu exprimé par les experts, le Secrétariat a envoyé en même temps, en qualité de matériau de travail, un projet de description des attributions des postes figurant dans le projet du nouveau tableau du personnel.

Donnant suite au désir exprimé par les experts, le Secrétariat a envoyé aux autorités compétentes des pays danubiens une description des attributions de quelques postes non inscrits au projet du tableau du personnel.

Selon l'avis de la réunion d'experts, le nouveau projet de tableau du personnel susmentionné, ainsi que la description des attributions peuvent servir aux autorités compétentes des pays danubiens comme base pour l'étude du problème en question et pour la préparation d'avis définitifs.

Point 31 — Dresser et publier en 250 exemplaires les procès-verbaux de la XXVI^e session de la Commission du Danube.

Les procès-verbaux de la XXVI^e session et de la Session jubilaire de la Commission ont été publiés en 250 exemplaires et, en janvier 1969, diffusés à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées.

Point 32 — Partant de l'utilité pour la Commission du Danube, participer aux travaux des organisations internationales et réunions s'occupant de questions qui présentent de l'intérêt pour la navigation sur le Danube.

Les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission ont participé aux travaux des réunions internationales suivantes :

- a) Quatrième rencontre des organisations s'occupant de l'unification du droit (UNIDROIT, Rome, 22-24 avril 1968) ;
- b) Septième session du Groupe de rapporteurs sur les caractéristiques des signaux sonores des bateaux de navigation intérieure (CEE de l'ONU, Genève, 14 et 15 mai 1968) ;
- c) Première session du Groupe de rapporteurs sur l'harmonisation des règles en matière de franc-bord et de distance de sécurité des bateaux de navigation intérieure (CEE de l'ONU, Genève, 10-13 juin 1968) ;
- d) Réunion préparatoire de la Vème conférence des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques (Belgrade, 24-26 juin 1968) ;
- e) Vingt-quatrième session du Groupe de travail des statistiques de transport du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU (Genève, 26-30 août 1968) ;
- f) Troisième session de la Commission d'Hydrométéorologie de l'OMM (Genève, 9-21 septembre 1968) ;
- g) Première session de l'Organe de la CEE chargé des problèmes que posent les ressources hydrauliques et la lutte contre la pollution de l'eau (Genève, 16-20 septembre 1968) ;
- h) Douzième session du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU (Genève, 25-27 septembre 1968) ;
- i) Voyage d'inspection sur le secteur du Danube du port de Passau à Bratislava (1-4 octobre 1968) ;
- j) Sixième session du Groupe de rapporteurs de la CEE de l'ONU, chargé de l'étude des questions de la liaison Danube — Main — Rhin (Budapest, 26-29 novembre 1968) ;
- k) Conférence des directeurs des entreprises de navigation danubienne (Belgrade, 2-8 décembre 1968) ;
- l) Cinquième session du Groupe de rapporteurs de la CEE de l'ONU, chargé de l'étude de la liaison Danube — Oder — Elbe (Vienne, 9-12 décembre 1968) ;
- m) Vingt-huitième session du Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU (Genève, 10-13 février 1969).

Point 33 — Maintenir les contacts, poursuivre l'échange de documentation 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 de questions d'ordre nautique, hydrotechnique, hydrométéorologique, statistique et juridique présentant de l'intérêt pour la navigation danubienne.

L'Appareil de la Commission a donné suite aux demandes de publications de la Commission que lui ont adressées différentes organisations internationales et a consulté les organes compétents de quelques pays danubiens afin de préciser certaines données nécessaires pour la publication des cartes de pilotage.

Point 34 — Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969.

Le projet de budget de la Commission du Danube pour 1969, de même que la Note explicative et le projet de devis des dépenses ont été préparés et envoyés en février 1969 aux pays membres de la Commission.

Point 35 — Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970.

Le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1969 à mars 1970 a été dressé et envoyé en janvier 1969 aux pays membres de la Commission.

*Recrutement des fonctionnaires du Secrétariat et des Services
de la Commission du Danube*

Au cours de la période traitée, les changements suivants sont survenus dans l'état du personnel inscrit au tableau :

I.

1. Sur la base des lettres du Représentant de l'URSS à la Commission du Danube :

a) Monsieur A. P. TOMACHEV, citoyen de l'URSS, a été libéré, le 30 juin 1968, du poste d'économiste en chef de la Section de planification et de statistique ;

b) Madame N. A. SIDORENKOVA, citoyenne de l'URSS, a été libérée, le 10 août 1968, du poste de correcteur-sténodactylographe pour la langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives.

2. Sur la base de la lettre du Représentant de la RSFY à la Commission du Danube :

Monsieur R. RADOVINOVIC, citoyen de la RSFY, a été libéré, le 15 août 1968, du poste d'ingénieur en chef hydrométéorologue de la Section hydrométéorologique.

II.

Sur la base des lettres du Représentant de l'URSS à la Commission du Danube :

a) Madame L. I. MECHTCHERIAKOVA, citoyenne de l'URSS, a été nommée à partir du 10 septembre 1968 au poste de correcteur-sténodactylographe pour la langue russe de la Section de correspondance, d'édition et des archives ;

b) Monsieur K. K. VOSKRESSENSKY, citoyen de l'URSS, a été nommé à partir du 21 novembre 1968, au poste d'économiste en chef de la Section de planification et de statistique.

Ainsi, des 29 postes inscrits au tableau du personnel en vigueur 24 postes étaient occupés jusqu'à la fin de la période considérée.

Du point de vue de la citoyenneté, l'Appareil de la Commission se présente comme suit :

citoyens de la République d'Autriche	3 personnes
citoyens de la République Populaire de Bulgarie	3 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	3 personnes

Au total : 24 personnes

En outre, 14 employés non-inscrits au tableau du personnel travaillent à l'Appareil de la Commission.

INFORMATION

concernant les transports en containers sur le Danube

Le point 28 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1968/1969 charge l'Appareil de la Commission de rassembler les renseignements relatifs aux transports en containers sur le Danube et de préparer une information à examiner à la prochaine session.

Par sa lettre du 26 avril 1968, N° CD/50/IV-1968, l'Appareil de la Commission a demandé aux autorités compétentes des pays danubiens de lui faire parvenir les renseignements en question.

Selon les réponses reçues, la situation dans le domaine considéré se présente comme suit dans les pays danubiens :

République d'Autriche

Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué qu'aucun transport en containers n'a encore été réalisé par la navigation autrichienne sur le Danube et par conséquent, les autorités autrichiennes ne sont pas à même de fournir à la Commission du Danube les informations demandées.

République populaire de Bulgarie

Les autorités compétentes de la Bulgarie ont communiqué que jusqu'en 1967, les bâtiments bulgares n'ont pas effectué de transports en containers sur le Danube. Un voyage d'essai a été fait en 1967 en partance de la ville de Liakovetz par le port de Roussé, à destination de l'Union Soviétique, avec une cargaison de 100 tonnes de bouteilles de vin chargées en 48 containers et de 140 tonnes d'appareils électriques de lavage venant de Gorna-Oriahovica. Les résultats de ce voyage ont été satisfaisants. Le coût de revient des opérations de chargement dans le port a sensiblement diminué en résultat de l'accroissement du rendement des opérations de manutention, ce qui a également permis de raccourcir la durée de la manutention du chargement du bâtiment.

Les autorités compétentes bulgares estiment qu'en ce qui concerne le trafic-marchandises danubien, l'application du mode de transport en containers a des perspectives et qu'à l'heure actuelle on peut considérer comme marchandises se prêtant au transport en containers : les fruits et les légumes transformés, les boissons

en bouteilles, le ciment, l'amiante, le talc, les produits chimiques emballés, les articles électrotechniques, les produits alimentaires et autres marchandises en colis. En conséquence, elles estiment qu'il serait utile d'examiner dans le cadre de la Commission du Danube la question des transports en containers et de charger des spécialistes en cette matière d'élaborer les conditions de ce mode de transport.

République populaire Hongroise

Depuis 1965 déjà, les autorités compétentes hongroises accordent de l'intérêt à l'application du mode de transport en containers dans la navigation hongroise, vu que la réduction des frais de transport des marchandises et la garantie d'une plus grande productivité et rentabilité du transport ne peuvent être réalisées que par l'utilisation de matériels de transport adéquats, et notamment, de transcontainers de grandes dimensions.

Constatant la tendance de développement des transports en containers qui se manifeste à l'échelle mondiale, la navigation hongroise a pris en considération, dès 1965, les perspectives de ce mode de transport et en a tenu compte lors de la construction des moyens de transport.

Ces derniers temps, la navigation a acquis pour les transports dans le pays même un tonnage total de 46 000 tonnes de portée en lourd ; ce tonnage peut, depuis 1965, transporter en premier lieu des transcontainers ISO* de longueurs respectives de 10 et de 20 pieds (3 et 6 m), ainsi que des containers de dimensions moyennes, avec utilisation d'installations portuaires adéquates pour le chargement et le déchargement.

La navigation hongroise envisage de créer au cours du 3^{ème} trimestre de 1969, dans son port franc international (Budapest), sur une superficie totale de 40 000 m², une base pour la manutention et l'entreposage de containers de 10 et de 20 pieds, et de containers de dimensions moyennes. A l'avenir, cette base pourra également desservir des containers de 40 pieds.

La création de bases pour les containers permettra non seulement de former des travailleurs et de choisir les méthodes et les moyens rationnels, mais aussi d'assurer des possibilités réelles pour le transport en containers par route-rails-eau. Pour atteindre cet objectif final, il sera toutefois nécessaire de créer des ports adéquats, munis d'installations de manutention spéciales, dont la mise en application est fonction du rythme de développement du transport en containers et des exigences qu'il pose. Au point de vue de l'utilisation des containers, la navigation hongroise estime qu'il serait utile d'utiliser en premier lieu les transcontainers ISO de 10 et 20 pieds, ainsi que des containers de dimensions moyennes de 2,5 et 5 tonnes, qui peuvent être transbordés à l'aide des équipements existant actuellement dans les ports.

Sur la base des besoins évalués pour les débuts du transport en containers, on envisage de faire acquisition d'un petit nombre de containers de 5 tonnes et, pour le transport de marchandises congelées, d'un nombre restreint des containers frigorifiques.

Le fait que les chantiers navals hongrois ont acquis le droit de fabriquer des transcontainers de 10 et 20 pieds, contribuera sans aucun doute à ce que des avantages potentiels considérables soient fournis aux transports de la Hongrie et à son économie nationale, et partant, au transport en containers.

Afin de pouvoir évaluer la rentabilité des transports en containers, les autorités compétentes hongroises se proposent de poursuivre le rassemblement des données sur

* ISO (International Organisation for Standardisation) — Organisation Internationale pour la Standardisation.

l'expérience acquise dans ce domaine par diverses entreprises ; elles ne pourront faire des déductions définitives qu'après que les transports en containers auront été introduits dans la pratique de la navigation hongroise.

République socialiste de Roumanie

Les autorités compétentes roumaines ont fait savoir qu'à l'heure actuelle, le problème du transport en containers par voie fluviale est, en ce qui concerne la navigation sur le secteur roumain du Danube, encore à l'étude et qu'il est envisagé d'aboutir aux premières conclusions au cours de l'année 1970.

Jusqu'à cette date, il ne leur est pas possible de présenter des renseignements concernant les avantages et l'efficacité économique du transport fluvial par containers, vu qu'en Roumanie on ne possède pas encore d'expériences suffisantes dans ce domaine.

Union des Républiques socialistes Soviétiques

Les autorités compétentes soviétiques relèvent que le transport en containers n'est pas encore largement appliqué sur le Danube. Ceci est dû, dans une certaine mesure, au fait qu'il n'y a pas sur le Danube de bâtiments spéciaux pour le transport de containers, d'aires d'entreposage des containers dans les ports, ni d'outillage pour leur transbordement.

Pourtant les conditions requises pour le développement des transports en containers existent même à l'heure actuelle. Dans le cadre du trafic-marchandises de commerce extérieur sur le Danube et des transports Danube-mer, il y a une grande quantité de marchandises dont le transport pourrait être effectué en containers.

Les installations de manutention pour le transbordement de marchandises pondéreuses qui existent dans les ports peuvent servir aux opérations de chargement des containers d'une capacité de charge de 10-20 tonnes.

Les bâtiments fluviaux à marchandises solides de nombreuses entreprises de navigation danubienne ont de grandes écoutilles qui peuvent servir pour la prise à bord de containers.

En 1968, 131 tonnes de marchandises en containers ont traversé les ports soviétiques de Réni et d'Ismail ; les autorités compétentes soviétiques estiment que le volume des transports en containers sur le Danube augmentera dans un proche avenir, et que de grandes perspectives s'ouvrent pour ce mode de transport.

Ainsi, il paraît opportun d'effectuer dans le cadre de la Commission du Danube, à partir de 1970, le relevé statistique des transports de marchandises sur le Danube en containers.

République socialiste Tchécoslovaque

Les autorités tchécoslovaques compétentes ont communiqué que la Tchécoslovaquie n'a pas encore réalisé de transports en containers sur le Danube et qu'en conséquence les renseignements demandés ne peuvent pas être fournis à la Commission du Danube.

République socialiste fédérative de Yougoslavie

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué que jusqu'à présent les bâtiments des entreprises yougoslaves de navigation fluviale n'ont pas effectué sur le Danube de transports de marchandises en containers. A l'heure actuelle, elles étudient ce moyen de transport afin d'en discerner les perspectives de développement.

Certains ports danubiens yougoslaves, comme par exemple le port de Beograd, disposent déjà de l'équipement indispensable pour la manutention des containers utilisés aujourd'hui. Dans d'autres ports danubiens yougoslaves, les préparatifs sont en cours pour créer d'ici fin 1970 les conditions nécessaires pour recevoir et expédier les containers.

République fédérale d'Allemagne

La documentation présentée par les autorités compétentes de la République Fédérale d'Allemagne indique qu'un grand nombre de bâtiments en service à l'heure actuelle sur les voies navigables de la RFA (barges de poussage, bâtiments du type « JOHANN WELKER » et du type « GUSTAV KOENIGS » allongé) répondent déjà aux conditions techniques que doivent remplir les moyens pour le transport de marchandises en containers.

Bien que du point de vue du transport par containers l'utilisation des ports fluviaux soit encore limitée (outillage de manutention, aires de stockage), toutefois, des préparatifs sont faits pour doter en les installations nécessaires quelques ports fluviaux formant des noeuds de communication. La documentation envoyée contient également des renseignements sur les recherches visant à évaluer, sur la base des catégories de marchandises transportées à l'heure actuelle sur les voies navigables de la RF d'Allemagne, la part de marchandises qui se prête aux transports en containers.

Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont également communiqué qu'à titre d'essai un transport en containers a été effectué en décembre 1967 entre Linz et Regensburg. Elles sont d'avis que par sa coopération active avec le transport maritime et par suite des avantages qu'elle offre du point de vue du coût, la navigation fluviale pourra s'assurer à l'avenir une plus large participation au trafic par transcontainers.

*
* *
*

Il découle des réponses reçues que les autorités compétentes des pays danubiens considèrent que les transports de marchandises en containers sur le Danube se développent et offrent des perspectives. Nombre de pays (Bulgarie, Union Soviétique, RF d'Allemagne) ont déjà effectué en 1967/1968 des transports d'essai en containers qui ont montré que ce genre de transport est rentable.

D'autres pays (Roumanie, Hongrie) étudient la rentabilité de l'utilisation de containers pour le transport des marchandises.

Par ailleurs, dans certaines réponses il a été relevé qu'à l'heure actuelle le développement des transports en containers est freiné pour diverses raisons, notamment l'absence d'une quantité suffisante de containers et d'un parc de bâtiments conçus pour le transport de grands containers, le manque d'équipements portuaires pour le transbordement des containers, etc. Toutefois, les conditions requises pour le développement des transports en containers sur le Danube existent déjà.

L'Appareil de la Commission estime que la solution de l'ensemble des questions d'ordre technico-économique, douanier et juridique, statistique et d'organisation, liées à l'élaboration des dispositions unifiées portant sur ce mode de transport sur le Danube, contribuera au développement des transports en containers.

Si les pays danubiens le désirent, on pourrait entreprendre l'étude de question concernant les transports en containers, notamment des questions en rapport avec les statistiques de ces transports. On pourrait étudier les questions du relevé du volume

des transports en containers, de la classification des containers, élaborer les formulaires nécessaires pour le rassemblement des données sur ces transports, établir la terminologie à utiliser, etc. Toutes ces questions pourraient faire l'objet d'un examen en réunion d'experts pour les questions statistiques.

Dans l'étude de la question des transports en containers on pourrait s'inspirer des diverses recommandations et décisions adoptées par le Comité des transports intérieurs de la CEE de l'ONU, en tenant compte des conditions concrètes de la navigation danubienne.

SCHEMA

d'unification du contenu de la partie descriptive du Chapitre VI (Régime des glaces)
de l'Information sur l'entretien du chenal du Danube*Secteur...*

Sur le secteur... du fleuve, la situation des glaces pendant l'hiver... s'est présentée comme suit :

1. *Apparition des glaces (date)*

— Des glaces sont apparues sous forme de ... entre les km ... — ...

— Température minimum de l'air	}	D'après la station hydrométrique la plus proche
— Température minimum de l'eau		
— Niveau		

2. *Charriage (date)*

— Charriage entre les km ... — ... et entre les km ... — ...
(Indiquer la densité du charriage et l'épaisseur des glaces.)

— Température minimum de l'air	}	D'après la station hydrométrique la plus proche
— Température minimum de l'eau		
— Niveaux: maximum minimum		

— Période continue (nombre de jours) de charriage.

3. *Prise du fleuve (date)*

— Le fleuve est pris par les glaces entre les km ... — ... et entre les
km ... — ... (Indiquer la date de la prise et l'épaisseur de la glace.)

— Température minimum de l'air	}	D'après la station hydrométrique la plus proche
— Niveaux : maximum minimum		

— Période continue (nombre de jours) de prise totale du fleuve.

— Mesures et moyens adoptés dans la lutte contre les glaces. (Indiquer la région).

INFORMATION

sur la situation en matière de données sur les débits d'eau

Conformément au point 17 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1968 à mars 1969, l'Appareil de la Commission a examiné les données sur les débits d'eau qui se trouvaient à sa disposition pour en évaluer le degré de précision. Les résultats de ce travail sont exposés ci-après.

Méthodes de précision des données sur les débits d'eau

En examinant les données sur les débits d'eau, l'Appareil s'est fondé sur le fait que, dans des conditions normales, le débit d'un fleuve augmente en général de l'amont vers l'aval. Il s'ensuit que dans la majorité des cas les débits jaugés sur un secteur amont ne peuvent être supérieurs à ceux jaugés sur un secteur aval. Des exceptions peuvent évidemment avoir lieu, exceptions qui se produisent en résultat du passage de vagues de crues, de la présence de glaces et aussi de l'adoption de mesures relevant du domaine de l'économie des eaux. On peut toutefois remarquer que ces exceptions s'observent uniquement dans les débits journaliers et qu'elles influencent peu les valeurs des débits moyens mensuels.

C'est sur ce principe qu'est donc basée la comparaison des débits moyens mensuels aux stations voisines situées entre Regensburg et Tulcea (Kilia).

Pour les cas où le débit moyen à la station amont dépasse celui à la station aval voisine, on peut supposer que les données de ces stations n'ont pas été concertées. Il est à noter que les écarts entre les données ne peuvent pas être considérés comme des erreurs, car il n'a pas été possible de tenir compte de l'influence des affluents qui se jettent dans le Danube entre les stations considérées, ni d'établir à laquelle des stations les données sont exactes. C'est pourquoi l'Appareil a considéré toutes les données comme données de valeur équivalente.

Toutefois, il ne découle pas de ce qui précède que les autres données sur les débits sont exactes. Pour cette raison, lors de la révision définitive des données sur les débits d'eau, il serait opportun de réexaminer toutes les données. Ce travail devrait être exécuté en coopération étroite entre les pays voisins et il serait utile de commencer par le Danube supérieur en continuant vers l'aval.

Comme déjà mentionné, seuls les cas où les débits d'eau à la station amont étaient supérieurs à ceux à la station aval ont été examinés et les écarts entre les débits n'ont été calculés que pour ces cas. Il a déjà été noté que ces écarts ne peuvent pas

être considérés comme des erreurs et il y a lieu de souligner que les valeurs des écarts et leurs fréquences permettent d'évaluer le degré de concordance entre les données des stations voisines.

Résultats des travaux exécutés

La comparaison des débits moyens mensuels a été effectuée pour tout le parcours navigable du fleuve, c'est-à-dire depuis la station Regensburg jusqu'à l'embouchure du Danube. Sur le Danube supérieur (jusqu'à la station de Vienne) on n'a pas trouvé de cas où les débits d'eau à la station amont auraient dépassé ceux à la station aval. Il en est de même pour les sections Bratislava — Komárno et Bogojevo — Smederevo. Aux autres sections du Danube indiquées dans le tableau N° 1 ci-après, les données présentent partout des écarts.

Tableau N° 1

Section du Danube	Périodes de jaugeage du débit d'eau
Wien — Bratislava	1924—66
Komárno — Nagymaros	1931—62
Nagymaros — Budapest	1924—66
Budapest — Dunaújváros	1924—66
Dunaújváros — Mohács	1924—66
Mohács — Bezdan	1924—66
Bezdan — Bogojevo	1924—66
Smederevo — Orşova	1924—60
Orşova — Novo Selo	1938—66
Novo Selo — Lom	1938—66
Lom — Svistov	1938—66
Svistov — Roussé	1938—66
Roussé — Olteniţa	1938—66
Olteniţa — Silistra	1941—66
Reni — Tulcea (Kilia)	1945—62

Les résultats du calcul des écarts entre les valeurs des débits figurent dans les tableaux 2 à 16*. Les données incluses sont le résultat de la soustraction $Q_{am} - Q_{av}$ avec signe +, où Q_{am} représente le débit à la station amont et Q_{av} celui à la station aval.

Ceci ne se rapporte pas au secteur de l'embouchure du Danube où, comme on le sait, on mesure à la station Réni la totalité du débit, tandis qu'en aval de Réni, on mesure séparément le débit aux stations hydrométriques Tulcea et Kilia. Etant donné cependant que sur cette section de fleuve il n'y a pas d'affluents importants, on peut supposer que la somme des débits jaugés aux stations Tulcea et Kilia est environ égale au débit jaugé à la station Réni, c'est-à-dire : $Q_T + Q_K \approx Q_R$.

Etant donné que cette égalité est loin d'être assurée, pour pouvoir établir le degré d'incertitude des données pour ce secteur on a calculé l'écart entre les débits à l'aide de la formule suivante :

$$\Delta Q = Q_T + Q_K - Q_R$$

(Voir tableau N° 16).

Les résultats de la comparaison des débits sont exposés ci-après par secteur du fleuve :

* Les tableaux 2 à 16 se trouvent dans les archives de la Commission.

Vienne — Bratislava

L'examen des données sur les débits d'eau pour la période 1924-1966 fait ressortir que dans les 20 % des cas le débit moyen mensuel à la station de Vienne est supérieur à celui de la station Bratislava (Tableau N° 2). Cet accroissement du débit atteint jusqu'à 200 m³/sec. En ce qui concerne leur répartition, les écarts se présentent surtout dans les mois où les débits sont bas ; il est à noter qu'après 1951 le nombre de ces écarts diminue.

Komárno — Nagymaros

Au cours de la période 1931—1962, dans les 24 % des cas examinés, le débit moyen mensuel à la station Komárno est supérieur à celui de la station Nagymaros ; l'écart atteint 500 m³/sec (Tableau N° 3).

Nagymaros — Budapest

Pour ce secteur du fleuve, les 60 % des données sur les débits moyens mensuels se sont révélés erronés, la valeur de l'écart atteignant jusqu'à 1300 m³/sec. Les écarts les plus importants se présentent en général en janvier et février. Il y a lieu de souligner qu'après 1958 les écarts se présentent de façon presque constante.

Budapest — Dunaújváros

Dans les 52 % des cas, le débit moyen mensuel à la station Budapest dépasse celui à la station Dunaújváros. La valeur maximum de l'écart est de 1618 m³/sec. Les écarts se présentent de manière irrégulière ; à partir de 1957, leur nombre diminue (Tableau N° 5).

Dunaújváros — Mohács

Sur la base des données du tableau N° 6, il a été constaté que les 44 % des valeurs des débits moyens mensuels à la station Dunaújváros sont supérieures à celles à la station Mohács. L'écart maximum atteint 3700 m³/sec. Les plus grands écarts se présentent au cours des mois d'hiver.

Mohács — Bezdán

Les données du tableau N° 7 montrent des périodes caractéristiques au point de vue de l'incertitude des données. De 1924 à 1965 les écarts se présentent d'une manière irrégulière. Les 40 % des données de l'entière période 1924-1966 présentent des écarts dont la valeur maximum atteint 2200 m³/sec.

Bezdán — Bogojevo

Les données du tableau N° 8 permettent de constater que sur ce secteur les écarts sont rares et qu'ils s'observent seulement pendant les mois d'hiver.

Smederevo — Orşova

La comparaison des débits aux stations Smederevo et Orşova permet de constater que pendant la période de 1924 à 1960, dans les 90 % des cas les débits jaugés à la station Smederevo étaient supérieurs à ceux jaugés à la station Orşova. Au point de vue de l'importance des écarts, la période considérée se répartit en la période de 1924 à 1940 dans laquelle il y a de nombreux écarts, leur valeur moyenne étant de 1500 m³/sec, et la période après 1940 pendant laquelle il y a des mois où l'on ne relève pas d'écarts entre les valeurs, et dans les mois où il y en a, ils n'atteignent plus que quelques centaines de m³/sec (Tableau N° 9).

Orșova — Novo Selo

Pour ce secteur, le nombre des données présentant des écarts est peu important, mais la valeur des écarts atteint parfois 500 m³/sec (Tableau N° 10).

Novo Selo — Lom

L'examen des données sur les débits moyens mensuels pour la période considérée (1938-1966) montre que les 30 % des données comportent des écarts. La valeur des écarts atteint jusqu'à 1000 m³/sec.

Lom — Svistov et Svistov — Roussé

Sur ces secteurs du Danube les écarts entre les débits des stations voisines sont très rares (Tableaux N°s 12 et 13).

Roussé — Oltenița

Dans la majorité des cas (85 %) les débits moyens mensuels jaugés à la station Roussé dépassent considérablement ceux relevés à la station Oltenița. La valeur de l'écart atteint en général quelques centaines de m³/sec, mais parfois elle dépasse même 1000 m³/sec.

Oltenița — Silistra

Le nombre des données montrant des écarts est relativement faible, mais leurs valeurs sont très grandes, ce qui est inexplicable.

Réni — Tulcea (Kilia)

Il a été constaté qu'au cours de la période examinée (1945-1962) la somme des débits moyens mensuels aux stations Tulcea et Kilia est dans chaque cas de quelques milliers de m³/sec supérieure au débit moyen mensuel à la station Réni.

*

* *

Sur la base de ce qui précède on peut constater que pour la majeure partie du Danube les données sur les débits présentent des écarts et de ce fait elles ne sont pas comparables.

Etant donné que ces données constituent la base pour le calcul de diverses caractéristiques et servent aussi à la préparation de publications, il serait fort utile et désirable que les autorités compétentes des pays danubiens les révisent avec beaucoup d'attention.

Il serait utile d'achever ce travail complexe et volumineux avant la parution du prochain ouvrage de référence hydrologique, c'est-à-dire d'ici 1970.

INFORMATION

sur les résultats préliminaires de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas-niveaux pour les divers secteurs du Danube

Pour pouvoir assurer une navigation planifiée et exempte d'avaries sur le Danube, les organes dirigeants de la navigation et les bateliers devraient disposer de prévisions hydrologiques durant toute la période de navigation.

Il est à noter que des résultats importants ont été obtenus pendant la décennie écoulée dans le domaine de la formulation et de la publication des prévisions, et notamment des prévisions à courte échéance.

Diverses publications de la Commission du Danube (Recueil des rapports sur les méthodes d'établissement des prévisions hydrologiques pour le Danube, Information sur les résultats de l'analyse de la qualité des prévisions des niveaux mensuels caractéristiques sur le Danube, Information sur l'introduction et l'efficacité du schéma uniforme de publication des prévisions de niveaux) dressées sur la base de l'expérience acquise en cette matière par les spécialistes des pays danubiens, traitent en détail des résultats obtenus dans ce domaine.

Les méthodes décrites dans les publications permettent de formuler des prévisions de bonne qualité avec une échéance de 2 à 4 et de 10 à 15 jours. En outre, on publie régulièrement des prévisions avec échéance de 35 jours pour les niveaux mensuels caractéristiques. Ces prévisions sont en général publiées pour les besoins des bateliers, mais elles n'ont qu'une faible contribution dans la planification de la navigation pour une période plus longue. Pour pouvoir le faire, les entreprises de navigation devraient disposer de renseignements sur les éléments hydrologiques pronostiqués avec une échéance de 1 à 3 mois, et ce surtout en période de basses-eaux quand, pour les raisons connues, la navigation sur le Danube devient difficile, voire impossible.

Le but de la présente information est d'éclaircir quelques problèmes liés à la prévision des bas-niveaux et aux méthodes utilisées pour formuler les prévisions en période d'étiage.

Avant de traiter lesdits problèmes, il serait utile d'examiner les facteurs hydro-météorologiques à l'origine de la période de basses-eaux sur le Danube et les conditions de navigation qui en résultent.

Facteurs hydrométéorologiques de la période d'étiage sur le Danube

Les bas-niveaux apparaissent sur les différents secteurs du Danube en différentes périodes, en fonction de facteurs locaux, parmi lesquels il convient de mentionner la quantité des précipitations pendant les périodes de basses-eaux et aussi pendant la période qui les précède, la température de l'air, l'humidité du sol et le niveau des eaux souterraines. Etant donné que ces facteurs diffèrent par secteur du fleuve, les périodes de basses-eaux doivent être examinées également par secteur du fleuve.

Sur le cours supérieur du fleuve les bas-niveaux apparaissent en général plus tard que sur le cours inférieur. En amont du confluent de l'Inn, les bas-niveaux sont enregistrés en décembre-février, avec la diminution ou l'arrêt de l'écoulement des eaux du bassin versant. La raison en est qu'avec la baisse de la température de l'air les précipitations nivales n'apportent plus leur contribution à l'écoulement. Quand cette baisse de la température est plus précoce ou quand les précipitations d'automne sont faibles, des bas-niveaux apparaissent parfois même en octobre.

Sur le cours moyen du fleuve, la période des basses-eaux est plus longue et commence en général en octobre, et parfois même en août. Ceci s'explique par le fait que l'écoulement des eaux provenant du bassin versant des Carpates occidentales diminue brusquement en automne.

En aval du confluent de la Sava, la période des basses-eaux commence en général en août et dure jusqu'en novembre. En hiver on n'y observe pas de bas-niveaux grâce au riche débit qu'apporte la Sava de son bassin versant subissant l'influence de la Méditerranée.

En amont du confluent de la Sava, la période d'étiage est souvent provoquée par les glaces, ou coïncide avec leur apparition. Ainsi, les données pour 1924-1963 de la station de Budapest permettent de constater que les 25 % du nombre total de jours de décembre avec niveaux inférieurs à l'ENR correspondent au nombre de jours avec présence de glaces ; en janvier, ce pourcentage s'élève à 70 % et en février à 40 %. L'apparition de glaces en période de basses-eaux rend difficile l'étude du régime des bas-niveaux, car la formation des phénomènes de glaces dépend grandement des facteurs locaux.

Le régime des niveaux pendant la période d'étiage et la période qui précède diffère beaucoup non seulement par secteur du fleuve, mais aussi d'année en année. En examinant le régime annuel des niveaux sur le Danube Moyen, on observe au cours des différentes années différents phénomènes hydrographiques qui peuvent se caractériser comme suit :

De juin à août on observe en général sur le Danube des crues qui résultent d'une fonte de neige intense et de fortes pluies dans les Alpes du bassin versant du Danube. Le caractère de la crue varie en fonction de la durée, de la hauteur et de la forme de l'onde.

Après l'écoulement des crues commence une période de transition plus ou moins longue, dont la durée dépend de la quantité des précipitations. Quand les précipitations sont faibles, cette période est de courte durée et survient la période d'étiage qui, avec de légères variations de niveau, se maintient jusqu'à la fin de l'hiver. Un tel régime a été observé en 1959 par exemple.

Lorsque la température de l'air est positive, la période d'étiage de décembre peut s'alterner avec une période de faibles crues, comme par exemple en 1961 et 1964.

Sur le Danube, en général on n'observe pas de période d'étiage prolongée, mais plutôt l'apparition de vagues de crues provoquées par les précipitations, avec de courtes périodes d'étiage entre elles.

Conditions de la navigation dans la période d'étiage

Les transports effectués sur le Danube au cours de l'année se répartissent d'une manière irrégulière. Les données statistiques permettent de constater qu'en moyenne les 60—70 % du volume total des transports sont réalisés dans les deuxième et troisième trimestres, les 25 % dans le quatrième, et les 5 à 15 % dans le premier trimestre de l'année. Cette répartition irrégulière des transports, d'une part, se répercute sur les aspects économiques et d'exploitation des entreprises de navigation danubienne, et d'autre part elle est fonction de facteurs hydrométéorologiques qui influent sur les conditions de la navigation. Parmi ces facteurs, ce sont l'insuffisance des profondeurs navigables en période d'étiage et l'apparition de glaces en décembre-mars qui jouent le rôle prépondérant.

Si l'on examine l'apparition de ces facteurs sur le Danube Moyen, on peut constater (d'après les données de la station Budapest) que les périodes d'étiage et de présence de phénomènes de glaces coïncident. En effet, les profondeurs insuffisantes pour la navigation apparaissent en général dans la période d'octobre-février et les phénomènes de glaces de décembre à février. (Tableau I*)

La confrontation du nombre des jours avec niveau inférieur à l'ENR pendant le troisième trimestre avec le volume des transports au cours de cette période montre qu'il y a eu des années où, bien que le nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR fût peu important, les transports sur le Danube n'eurent pourtant pas lieu dans la mesure des possibilités. De l'avis de l'Appareil, ceci est dû aux précautions que prennent les entreprises de navigation en ce qui concerne les transports pendant cette période.

Ces précautions sont d'ailleurs justifiées, car à l'heure actuelle les entreprises de navigation ne disposent pas de données suffisantes sur les niveaux auxquels on peut s'attendre pendant la période d'étiage.

L'importance de l'élaboration d'une méthode de formulation des prévisions de bas-niveaux réside dans le fait qu'avec l'aide de cette méthode la planification et l'exploitation de la navigation sur le Danube seront mieux fondées. Etant donné cependant que seuls les premiers pas ont été faits dans ce sens, on ne peut s'attendre à des changements radicaux dans ce domaine. Toutefois, il convient de relever la nécessité d'une étude suivie de cette question.

Problèmes fondamentaux de la formulation des prévisions des bas-niveaux

Le volume du bas-débit se compose du débit provenant des réserves emmagasinées dans le lit, du débit des eaux souterraines alimentant le réseau pendant la période couverte par la prévision et du débit provenant des précipitations pluviales. Ce dernier se compose de deux éléments, à savoir : du débit provenant des précipitations tombées avant la formulation de la prévision et du débit provenant des précipitations tombées pendant la période couverte par la prévision.

En ce qui concerne les précipitations, il n'y a pas, à l'heure actuelle, de méthode adéquate qui permettrait d'évaluer la quantité de précipitations prévisibles pour la période couverte par la prévision. Il paraît opportun de rappeler à ce sujet qu'à la troisième session de la Commission d'Hydrométéorologie de l'OMM, des météorologues éminents ont exprimé l'avis qu'à l'heure actuelle la prévision météorologique ne peut assurer des renseignements sur le temps et encore moins sur la quantité des

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

précipitations prévisibles, pas même pour 2 semaines à l'avance. Vu l'absence de prévisions météorologiques, on ne peut tenir compte de la quantité des précipitations dans la période couverte par la prévision ; on ne peut tout au plus que présumer sa valeur par rapport à la moyenne pluriannuelle.

En ce qui concerne l'écoulement constitué par les précipitations tombées avant la formulation de la prévision, les facteurs les plus importants en sont : la quantité des précipitations, l'évaporation de la surface du sol, les réserves d'eau emmagasinées dans le sol et dans la nappe aquifère. La valeur de l'évaporation et les réserves d'eau sont calculées en général en fonction de la quantité des précipitations et de la température de l'air.

L'écoulement provenant des réserves d'eau dans le réseau fluvial au moment de la publication de la prévision peut être pris en considération quand le temps de parcours du flot est égal ou supérieur à celui de la période couverte par la prévision. Il en ressort que dans les conditions du Danube, où même sur le cours inférieur du fleuve la durée de l'arrivée du flot atteint rarement un mois, la formulation de prévisions avec une échéance de plus d'un mois se heurte à de grandes difficultés.

Avant d'entamer l'élaboration d'une méthode de prévision des bas-niveaux, il convient d'examiner d'abord les données qui peuvent servir à cette fin.

En ce qui concerne les débits d'eau, l'Appareil dispose pour les principales stations du Danube des données sur les valeurs moyennes journalières pour une période de 40 ans. Il possède également pour ces mêmes stations des données sur les températures de l'air pour une période de 15 ans. Les données mensuelles sur les précipitations sont disponibles à partir de 1957 pour la majorité des stations. Mais en raison de l'emplacement de ces stations dans le bassin (la grande majorité d'entre elles se trouvent dans les montagnes), et aussi de la modification de leur nombre au cours des dernières années, ces données ne peuvent pas servir pour l'évaluation d'une valeur moyenne pour le bassin versant.

Dans de telles circonstances, la formulation de prévisions de bas-niveaux avec une échéance d'un mois ou plus devient une tâche insoluble. Pour ces raisons, l'Appareil a estimé plus opportun de s'occuper des questions portant sur la prévision d'autres caractéristiques en rapport avec les conditions de la navigation.

Prévision du nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR pendant la période d'étiage

Vu la complexité de la formation du régime des basses-eaux sur le Danube et vu aussi le nombre restreint des données pouvant être utilisées pour la prévision, l'Appareil de la Commission a essayé d'élaborer une méthode qui pourrait servir à l'établissement d'avis informatifs à l'aide d'un nombre restreint de données. Il est évident que la possession de données nouvelles permettra de préciser ou de développer cette méthode.

Dans l'étude de ce problème, l'Appareil s'est fondé sur le fait que le régime des basses-eaux sur le Danube est fonction de phénomènes qui se produisent : a) avant la période d'étiage, et b) pendant la période d'étiage.

Etant donné qu'en ce qui concerne les phénomènes visés sous b) on ne peut se baser que sur des suppositions, l'Appareil de la Commission a étudié en premier lieu les questions qui se rapportent au point a), en se fondant à cet effet sur les données de la station de Budapest.

La première question qui se posait était de savoir s'il existe une relation entre le nombre de jours d'octobre-décembre avec niveaux inférieurs à l'ENR et les facteurs

météorologiques de la période précédente. L'Appareil s'est servi dans ce travail des données sur les précipitations et les températures d'air publiées à partir de 1956 dans les *Annuaire hydrologiques de la Commission du Danube*.

Il a calculé d'abord les sommes moyennes mensuelles et moyennes annuelles des précipitations dans la partie du bassin versant qui se rapporte à la station Budapest. Puis il a évalué les valeurs moyennes mensuelles de la température de l'air dans le bassin versant. Ensuite, pour établir l'influence des précipitations et de la température de l'air sur l'écoulement, il a calculé les valeurs pondérées des températures d'air en fonction des précipitations pour différentes périodes à l'aide de la formule suivante :

$$T' = \frac{\sum X_m \cdot T_m}{\sum X_m}$$

où T' — température moyenne pondérée
 T_m — température moyenne mensuelle
 X_m — somme mensuelle des précipitations

Sur la base de ces données, l'Appareil a essayé d'établir la relation entre le nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR et les valeurs des sommes des précipitations dans différentes périodes d'une part, et les valeurs moyennes de la température de l'air pendant ces mêmes périodes d'autre part. Il est à noter que dans la majorité des cas on n'a pas pu établir de relation entre ces valeurs. Toutefois, à l'issue d'une étude plus approfondie, l'Appareil a pu constater ce qui suit :

a) en disposant de données sur la somme des précipitations dans le bassin versant, on peut élaborer un avis avec échéance de deux mois sur le nombre présumé de jours avec niveau inférieur à l'ENR ;

b) cet avis peut être corrigé un mois plus tard, et ainsi l'échéance de la prévision diminue d'un mois ;

c) l'efficacité de la prévision dépend de l'écart entre la somme mensuelle et la norme pluriannuelle des précipitations.

Se basant sur ce qui précède, l'Appareil a dressé le tableau N° II à l'aide duquel des avis peuvent être formulés pour la station de Budapest.

Ce tableau présente les données suivantes :

1. Les valeurs des écarts entre les sommes mensuelles et les normes pluriannuelles, c'est-à-dire $C_i - \bar{C}_i$

où C_i — somme des précipitations du mois i au cours de l'année considérée

\bar{C}_i — norme des précipitations du mois i .

Ces données ont été présentées pour les mois de juillet-novembre.

2. Le nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR pour les mois d'octobre-décembre. L'Appareil de la Commission s'est servi comme facteur auxiliaire des caractéristiques du temps pendant la période couverte par les prévisions. (Dans le tableau : 1 = temps sec, 2 = temps normal, 3 = temps humide.)

L'exemple ci-après illustre les possibilités de l'utilisation du tableau N° II :

Problème : pronostiquer à la fin du mois d'août le nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR prévu pour novembre.

Solution : 1. On calcule la valeur moyenne des précipitations tombées en août dans le bassin versant et on établit son écart par rapport à la norme. Si les valeurs obtenues sont positives, on peut dire que l'on ne prévoit pas de niveau inférieur à l'ENR. Dans l'exemple donné $C_{VIII} = 60$ mm et $\bar{C}_{VIII} = 100$ mm ; l'écart entre eux est donc de 40 mm. Le tableau montre pour cette valeur qu'en novembre il pourra y avoir 5 à 15 jours quand le niveau sera inférieur à l'ENR.

2. La première vérification est effectuée à la fin du mois de septembre lorsqu'il est constaté que la quantité des précipitations en septembre était de 50 mm inférieure à la norme pluriannuelle. Selon les données du tableau, il y aura en novembre 15 à 25 jours avec niveau inférieur à l'ENR.

3. A la fin d'octobre, on peut effectuer encore un contrôle. En supposant que dans l'exemple donné, la quantité des précipitations était supérieure à la norme pluriannuelle, il est peu probable qu'en novembre le niveau sera inférieur à l'ENR.

Vérification de l'efficacité de la méthode

Le tableau N° II a été dressé sur la base des données pour la période 1945-1966. Les données sur les précipitations ont été puisées dans les publications de la Commission du Danube et dans celles des pays danubiens, se trouvant à la disposition de l'Appareil. Il est à noter que par suite du nombre restreint des stations, ces données ne sont pas fiables.

Les données du tableau ont été vérifiées sur la base des données pour la période 1923-1944. Cette vérification permet de noter que l'utilisation de la méthode décrite donne de bons résultats, surtout si en août-octobre le temps est stable.

L'efficacité de la prévision a été estimée en prenant les cas où le nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR était supérieur à la moitié du nombre de jours prévus. La répartition de ces cas pour lesquels la prévision est considérée efficace, se présente comme suit :

Formulation de la prévision	Efficacité de la prévision par mois, en %		
	octobre	novembre	décembre
fin juillet	45 (61)	—	—
fin août	53 (78)	56 (70)	—
fin septembre	68 (92)	63 (79)	39 (54)
fin octobre	—	74 (93)	47 (63)
fin novembre	—	—	58 (75)

Les valeurs entre parenthèses indiquent l'efficacité de la prévision lorsqu'il a été tenu compte uniquement de l'occurrence des niveaux inférieurs à l'ENR et non du nombre des jours avec ces niveaux.

La méthode décrite offre la possibilité d'élaborer des avis sur le nombre prévu des jours avec niveau inférieur à l'ENR. Les résultats exposés pourraient être rendus plus précis si l'on augmentait le nombre des stations de mesure des précipitations, dont les données permettent de calculer la hauteur des précipitations dans le bassin versant en tenant compte de la circulation des masses atmosphériques entrant en jeu dans la prévision météorologique.

L'Appareil de la Commission estime que la méthode décrite ci-haut peut servir pour d'autres stations du Danube également.

Nombre de jours avec niveaux inférieurs à l'ENR pronostiqué pour la station de Budapest en fonction de la quantité des précipitations dans le bassin versant

Tableau II

$C_i - \bar{C}_i$ mm		Caractéristiques du temps								
		octobre			novembre			décembre		
		1	2	3	1	2	3	1	2	3
		Nombre de jours avec niveau inférieur à l'ENR								
VII	—30	10	0	0	—	—	—	—	—	—
	—60	15	5	0	—	—	—	—	—	—
	—80	20	10	5	—	—	—	—	—	—
VIII	—30	15	5	0	15	10	5	—	—	—
	—60	20	10	5	20	15	10	—	—	—
	—80	25	15	10	25	20	15	—	—	—
IX	—30	20	10	5	20	15	10	20	15	10
	—60	25	15	10	25	20	15	25	20	15
	—80	30	20	15	30	25	20	30	25	20
X	—30	—	—	—	25	20	15	25	20	15
	—60	—	—	—	30	25	20	30	25	20
	—80	—	—	—	30	30	25	30	30	25
XI	—30	—	—	—	—	—	—	30	25	20
	—60	—	—	—	—	—	—	30	30	25
	—80	—	—	—	—	—	—	30	30	30

DEVIS DES DEPENSES

de la Commission du Danube pour 1969

ARTICLE PREMIER —

Forints

<i>Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel</i>	2 693 010
1) Appointements de base	2.050 900
2) Primes linguistiques	182 035
3) Primes pour ancienneté de service	268 075
4) Allocations pour enfants	192 000

ARTICLE II —

<i>Appointements des employés non inscrits au tableau de personnel</i>	515 200
1) Appointements de base	460 000
2) Assurances sociales	55 200

ARTICLE III —

<i>Frais d'administration</i>	1 119 700
1) Fournitures de bureau	7 000
2) Imprimés	1 500
3) Poste et téléphone	105 000
4) Loyers	700 000
5) Chauffage	78 200
6) Electricité et gaz	50 000
7) Entretien des immeubles	21 000
8) Réparation des immeubles	49 000
9) Réparation des objets d'inventaire	30 000
10) Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur	4 000
11) Entretien et réparation des autos	70 000
12) Assurance des biens	4 000

ARTICLE IV —

<i>Missions et déplacements</i>	187 000
---------------------------------------	---------

<i>Missions</i>		
1) Frais de voyage	40 000	
2) Allocations journalières	46 000	
3) Frais de logement	23 000	
<i>Déplacements</i>		
4) Paiement de subsides et de congés	26 500	
5) Frais de voyage	5 000	
6) Allocations journalières	1 500	
<i>Congés</i>		
7) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	45 000	
ARTICLE V —		
<i>Edition des publications de la Commission</i>		588 000
ARTICLE VI —		
<i>Service et déroulement de la session et des réunions</i>		70 000
ARTICLE VII —		
<i>Acquisition de livres et de publications périodiques</i>		12 000
ARTICLE VIII —		
<i>Acquisition d'objets d'inventaire et de moyens de transport</i>		81 900
ARTICLE IX —		
<i>Acquisition de vêtements de travail</i>		12 000
ARTICLE X —		
<i>Service médical</i>		103 000
1) Versements pour soins médicaux	16.000	
2) Subsides pour traitement médical lors du départ des fonctionnaires en congé	87.000	
ARTICLE XI —		
<i>Frais de représentation</i>		25 000
ARTICLE XII —		
<i>Fonds culturel</i>		25 000

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques

(14-21 janvier 1969)

La réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions nautiques et convoquée en vertu du point 6 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1968/1969 a tenu ses séances du 14 au 21 janvier 1969.

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 de l'Administration fluviale des Portes de Fer.

A la réunion ont également assisté des experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne et des représentants de l'Administration fluviale du secteur Rajka — Gönyű (voir Annexe 1*).

De la part de l'Appareil de la Commission, aux travaux de la réunion ont pris part : MM. Kapikraian, Simeonov, Svátek, Feik, Termačić, Rumenčić, Todorov, Wolfzettel, Mateescu.

La réunion a été ouverte par le Vice-président de la Commission du Danube, M. Turcuş, qui a souligné dans son allocution l'importance que revêtent les questions à examiner.

Parlant du projet de nouvelle instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage du Danube, M. Turcuş a indiqué que l'introduction des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube est prévue pour le 1^{er} avril 1970, et qu'à cette même date, le Système de balisage uniforme sur le Danube perd sa vigueur. Le projet de nouvelle instruction complète les nouvelles règles de navigation, et par conséquent il serait désirable que la réunion d'experts achève l'examen de ce projet et le soumette à l'approbation de la XXVII^e session ordinaire de la Commission.

Parlant du deuxième point de l'ordre du jour proposé, M. Turcuş a souligné que le balisage du chenal à l'aide de réflecteurs radar permettra d'assurer à la batellerie la possibilité de travailler jour et nuit, ayant en vue le trafic-marchandises continuellement croissant sur le Danube.

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

Sur proposition de M. Malovecký (Tchécoslovaquie), M. Vladiković (Yougoslavie) a été élu président de la réunion.

La réunion d'experts a adopté l'ordre du jour figurant sous point 6 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1968/1969, à savoir :

1. Examen du projet d'une nouvelle instruction relative à l'installation des signaux de balisage du Danube.

2. Examen de l'information sur la structure des réflecteurs radar.

En rapport avec la proposition des autorités compétentes de l'Union Soviétique, diffusée par l'Appareil de la Commission du Danube aux pays danubiens, les experts soviétiques ont exprimé l'avis qu'il serait utile d'examiner à la présente réunion la question de la réédition de la Carte générale du Danube.

En liaison avec ceci, il a été convenu que la question pourrait être examinée sous réserve que la réunion dispose du temps à cet effet, et après l'achèvement de l'examen des deux points de l'ordre du jour.

Toutefois, ayant en vue que les délégations ne disposent pas de la documentation nécessaire, les experts sont convenus de ne pas inclure cette question à l'ordre du jour et de se borner à échanger leurs vues dans les intervalles entre les séances.

La réunion a écouté l'information de l'Appareil de la Commission au point 1. de l'ordre du jour.

Au cours de l'examen du *projet de nouvelle instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube*, la réunion a convenu d'y introduire les modifications et compléments suivants :

Dans le *titre* du texte russe, ajouter : « На Дунае ».

I. Généralités

Page 2

1^{er} alinéa — A libeller comme suit : « Du point de vue de l'objectif poursuivi, le balisage du Danube se compose de deux catégories de signaux : ».

2^{ème} alinéa — Remplacer les lettres figurant entre parenthèses par le texte suivant : « (ci-après DFND, publication de la Commission du Danube, Budapest, 1968) ».

6^{ème} alinéa — Libeller le début de la phrase comme suit : « Les signaux flottants et côtiers de l'Annexe 8. . . ».

Introduire les modifications de rédaction correspondantes dans le texte russe.

7^{ème} alinéa — Remplacer les mots « et l'emplacement » par « et le schéma de l'emplacement sur les lieux ».

Dernier alinéa — Libeller la première phrase comme suit : « Le choix du signal et l'établissement du nombre des signaux dépendent des particularités locales de la voie navigable et de la fonction du signal ».

Page 3

3^{ème} alinéa — A biffer.

sous-point a) — Remplacer le mot « communiqués » par « publiés ».

sous-point c) — 1^{ère} ligne — Ajouter les mots « des signaux » après « du balisage ».

Page 4

sous-point f) — 3^{ème} ligne — Ajouter après les mots « le nombre » le mot « l'espèce ».

II. Exigences auxquelles doivent répondre les signaux de balisage et le schéma de leur installation

Page 5

1^{er} alinéa — 1^{ère} ligne — Biffer les mots « flottant et côtier ».

Remplacer les mots « où elle est de nouveau prise par les glaces » par « de l'apparition des glaces ».

3^{ème} alinéa — Après les mots « Le balisage côtier » ajouter « et les signaux flottants auxiliaires doivent ».

Avant-dernier alinéa — A libeller comme suit :

« Les signaux flottants doivent être installés de façon à assurer la sécurité de la navigation des bâtiments sur le chenal. »

Page 6 — Biffer la dernière phrase du 1^{er} alinéa qui commence par les mots « L'entretien des bouées lumineuses... »

2^{ème} alinéa — A biffer.

Dernier alinéa — Libeller la première phrase comme suit : « Le fonctionnement des signaux côtiers est plus sûr et leur entretien plus facile ; ils servent à orienter les bateliers et à indiquer la direction du chenal. »

La dernière phrase de cet alinéa est à rédiger comme suit : « Le balisage flottant complète le balisage côtier dans les secteurs où, afin d'assurer la sécurité de la navigation, il est indispensable d'indiquer non seulement la direction du chenal, mais aussi ses limites, et de baliser les endroits où se trouvent des obstacles.

Page 7

1^{er} alinéa — A libeller comme suit : « Le schéma du balisage se compose du balisage permanent et des signaux complémentaires ; le premier est utilisé pour les eaux moyennes et les eaux basses et le second pour les eaux basses. »

sous-point b) — Remplacer le mot « annoncés » par « publiés ».

sous-point c) — Biffer les mots « en période de basses-eaux et uniquement ».

sous-point e) — Après les mots « doivent être visibles » ajouter « à tous niveaux d'eau ».

Page 8

sous-point f) — Remplacer le mot « annoncée » par « publiée ».

III. Visibilité des signaux et des feux

Page 9

1^{er} alinéa — A biffer.

2^{ème} alinéa — dernière ligne — Remplacer les mots « le caractère » par « les caractéristiques ».

Page 10

Modifier comme suit la formule qui figure sous le croquis :

$$H = L \cdot \operatorname{tg} \alpha \underline{\underline{\leq}} L \cdot \sin \alpha$$

Page 11

Point b/i — A libeller comme suit :

« i) Les dimensions minima des voyants des bouées lumineuses et non-lumineuses seront :

- en amont de Gönyű : hauteur — au moins 0,6 m
largeur — au moins 0,35 m
distance entre le plan d'eau et le bord supérieur du voyant — 1 m
- en aval de Gönyű : hauteur — au moins 0,8 m
largeur — au moins 0,55 m
distance entre le plan d'eau et le bord supérieur du voyant — 1,2 m

Page 12

Point c/i — A libeller comme suit :

« i) hauteur minima, à partir du bord inférieur du voyant jusqu'à la base du signal : 3 m. Lors des hautes-eaux navigables, cette hauteur au-dessus du plan d'eau ne doit pas être inférieure à 1,5 m. »

Point ii — A biffer.

Le point iii) devient *ii)*.

3^{ème} alinéa d'en bas — Modifier la dernière ligne de cet alinéa comme suit : «... des caractéristiques ou d'autres conditions spécifiques du secteur donné».

Dernier alinéa — Ajouter à la fin de l'alinéa, les mots « pour les bâtiments ».

Page 13

Le 2^{ème} alinéa est à insérer à la page 12, après l'alinéa qui commence par les mots « Pour assurer la bonne visibilité... »

Remplacer le 1^{er} alinéa du point b) par le texte suivant : « La visibilité des feux est déterminée par leur puissance et par les conditions atmosphériques. »

Page 14

Biffer l'alinéa qui commence par les mots « Dans certains pays... »

Page 15

3^{ème} alinéa d'en bas — A libeller comme suit : « Les signaux de balisage doivent être installés de façon que leurs feux ne gênent pas la circulation d'autres modes de transport si la route passe à proximité du fleuve ».

Avant-dernier alinéa — A biffer.

Dernier alinéa — Remplacer les mots « en accord avec toutes les autorités compétentes » par « de concert avec les autorités compétentes respectives ».

IV. *Utilisation des signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable*

Page 16

Remplacer les deux premiers alinéas par le texte suivant :

» 1. *Définitions*

Dans la présente partie, le terme « parallèlement au chenal » signifie que le panneau du signal doit être installé de manière que sa surface soit parallèle à l'axe du chenal, afin de garantir une bonne visibilité tant pour les montants que pour les avalants.

Le terme « perpendiculairement au chenal » signifie que le panneau du signal doit être installé de manière que sa surface soit perpendiculaire à l'axe du chenal afin de garantir la visibilité pour les bateliers naviguant dans le sens indiqué par le panneau.

2. Signaux valables pour les deux sens de navigation.

Si le signal est valable pour les deux sens de navigation (amont et aval), le panneau doit être installé parallèlement au chenal. Dans des cas exceptionnels, pour améliorer la visibilité sur une distance plus grande, le panneau peut être placé sous un certain angle. Toutefois, l'angle entre l'axe du chenal et la surface du panneau ne doit pas dépasser 10°. (Annexe 3, fig. 1. a)

Pour assurer la visibilité dans les deux sens, on peut, en cas de besoin, installer l'un à côté de l'autre deux panneaux placés sous un angle de 90-130°.

3. Signaux valables pour un sens de navigation.

Si le signal est valable pour un sens de navigation (amont ou aval), le panneau doit être installé perpendiculairement au chenal. La surface du panneau est tournée dans le sens de la navigation. Dans des cas exceptionnels, pour améliorer la visibilité du signal sur une distance plus grande, le panneau peut être placé sous un certain angle. Toutefois, l'angle entre l'axe du chenal et la surface du panneau ne doit pas être inférieur à 60°. (Annexe 3, fig. 1. a)

4. Signaux temporaires

Des signaux temporaires sont à installer dans le cas où, par suite de l'exécution de travaux hydrotechniques ou autres, des restrictions, obligations ou même interdictions sont imposées à la navigation. Ces signaux ne peuvent être gardés que pendant la durée du travail. »

A. Signaux d'interdiction

Signal A. 1.

1^{er} alinéa — Ajouter à la fin le mot « navigables ».

2^{ème} alinéa — Remplacer les mots « par un feu correspondant » par « par le ou les feux correspondants ».

4^{ème} alinéa — Ajouter à la fin, la phrase suivante : « De nuit, il convient de balancer un feu rouge qui doit être visible seulement par les bâtiments concernés ».

5^{ème} alinéa — Remplacer les mots « il faut tenir compte du fait que » par « il faut remplir la condition que ».

Après le *dernier alinéa*, ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Dans des cas exceptionnels, l'interdiction de passage peut être indiquée par des signaux flottants cylindriques rouges et blancs aux dimensions prescrites (par exemple sur un secteur où des ouvrages hydrotechniques sont en voie de construction ou des dragages sont en cours, quand le passage est interdit). »

Le *titre* et le *texte* des signaux A. 2. et A. 3. sont à libeller comme suit :

« A. 2. *Interdiction de tout dépassement*

Le signal indique que le dépassement est interdit à tous les bâtiments et convois.

Si le signal est valable seulement pour un sens de navigation, il doit être installé perpendiculairement au chenal, le panneau tourné vers le sens correspondant. La fin de cette interdiction doit être indiquée par le signal E. 11., tourné dans le même sens.

Si l'interdiction est valable pour les deux sens, ce signal sera placé aux extrémités amont et aval de la section donnée, sur la même rive et parallèlement au chenal. Les panneaux doivent être complétés par des flèches tournées l'une vers l'autre, qui indiquent aussi la longueur de la section sur laquelle le dépassement est interdit.

Dans la plupart des cas, l'interdiction ne se rapporte pas aux menues embarcations. Par conséquent, ces signaux peuvent être complétés par des panneaux « excepté les menues embarcations ».

Page 17

« A. 3. *Interdiction de dépassement entre convois seulement*

L'utilisation de ce signal est identique à celle du signal A. 2.

Ce signal se rapporte à tous les convois, sans égard à leurs dimensions. »

Signal A. — 5. Dans le texte français du titre de ce signal, biffer le mot « ou » entre parenthèses et remplacer « et » par « ou ».

Page 18

Signal A. 6. — Ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Si des câbles sous-eau ou des conduites d'eau traversent le lit, il convient d'installer deux signaux sur chaque rive. »

Page 19

Signal A. 9. — Commencer la description de ce signal par le texte suivant : « Ce signal est utilisé pour protéger les ouvrages ou les bâtiments en stationnement ou en cours de route.

Ce signal ne doit pas être utilisé par les engins flottants au travail. Toutefois, si l'engin flottant travaille en aval d'une courbure, le signal peut être installé en amont de la courbure, afin qu'il soit visible des bâtiments avalants, qui doivent ralentir leur marche en temps utile.

Les panneaux doivent être placés. . . »

Signaux A. 10. et A. 11. — A libeller comme suit :

« A. 10. — *Interdiction de naviguer hors de l'espace indiqué*

Dans le cas où les bâtiments sont autorisés à utiliser une partie seulement de la passe, les panneaux seront installés sur la partie inférieure du pont, perpendiculairement au chenal, et indiqueront les limites de la partie navigable. De nuit, les panneaux doivent être éclairés.

A. 11. — *Interdiction de passer, mais préparez-vous à vous mettre en marche*

L'extinction de l'un des deux feux rouges fixes juxtaposés peut être appliquée aux stations et postes de signalisation. »

B. Signaux d'obligation

Page 19

Signal B. 1. — Libeller le 1^{er} alinéa comme suit : « Ce panneau est installé sur la rive, sur une île ou à la pointe d'une digue de séparation d'écluses, perpendiculairement au chenal. Les bâtiments doivent modifier leur cours en temps utile pour suivre la direction indiquée par la flèche. »

Signal B. 2. — Ajouter un alinéa rédigé comme suit : « Ce signal peut être installé avant les confluent des affluents navigables, des écluses, etc. »

Signal B. 3. — A commencer comme suit : « Ce signal est employé sur les secteurs de fleuve où le côté de chenal à suivre est prescrit (cours obligatoire). »

Le reste du texte sans modification.

Signal B. 4. — A libeller comme suit :

« Si les bâtiments qui suivent le cours obligatoire doivent passer à l'autre côté du chenal, l'endroit à partir duquel ils doivent commencer la traversée doit être marqué par le signal B. 4.

Le panneau est placé sur la rive, perpendiculairement au chenal.

Si ce signal est précédé d'un signal B. 3. b., il convient d'installer sur la rive opposée le signal B. 3. a., et vice versa.

Lors de la traversée, les avalants ont la priorité. »

Signal B. 6. — Ajouter après le 1^{er} alinéa un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Le signal peut être installé dans les endroits où la sécurité de la navigation l'exige, comme par exemple dans les ports, canaux, etc. »

Page 21

1^{er} alinéa — Remplacer « km 151 (Galați) » par « km 170 (Brăila) ».

Signal B. 7., 1^{er} alinéa — Remplacer les mots « un son prolongé » par « un signal sonore ».

2^{ème} alinéa — A libeller comme suit :

« Le signal doit être complété par le signal 3., prévu dans la section II de l'Annexe 7. Le trait indique un son prolongé, et le point un son bref. »

Signal B. 9. — Après les mots « sur la rive », ajouter « des voies navigables secondaires ».

C. Signaux de restriction

Page 22

Signal C. 1., 1^{er} alinéa — Remplacer la deuxième phrase par le texte suivant : « Si nécessaire, la profondeur limitée effective, exprimée en dm, peut être indiquée sur le panneau même ».

2^{ème} alinéa — A libeller comme suit : « Si nécessaire, le même signal peut être placé comme signal d'avertissement. Sur les cartouches, sera indiquée la distance jusqu'au lieu où la profondeur est limitée. »

Signal C. 2. — A libeller comme suit : « Le panneau est placé perpendiculairement au chenal, près de l'endroit où la hauteur libre est inférieure à celle adoptée. On peut indiquer sur le signal même la hauteur libre, en dm, par rapport au haut niveau navigable. »

Signal C. 3., 2^{ème} alinéa — Remplacer les mots « sous point 3 » par « sous point 1 ».

Page 23

Signal C. 5. — A libeller comme suit : « Le panneau est placé sur la rive perpendiculairement au chenal ; le chiffre sur le panneau indique la distance entre le signal et l'obstacle.

Pour indiquer la longueur de la section où se trouve l'obstacle, on peut utiliser une ou deux flèches. La préférence est donnée à deux flèches qui permettent d'évaluer

plus exactement la longueur. Dans ce cas, le panneau est installé au milieu de la longueur de la section, la pointe d'un des triangles tournée vers l'aval, et celle de l'autre vers l'amont. Si seul un triangle est utilisé, le panneau est placé à l'extrémité amont de la section où se trouve l'obstacle, la pointe tournée vers l'aval.

Si la longueur de l'obstacle est très grande et difficilement évaluable, les panneaux sont installés aux deux extrémités et sont munis chacun d'un triangle ; les pointes des triangles sont tournées l'une vers l'autre.

Pour améliorer la visibilité du signal, on peut utiliser les possibilités offertes par la partie IV, point 2, 2^{ème} alinéa de la présente Instruction. »

D. Signaux de recommandation

Signal D. 1. point a) — Remplacer les mots « les panneaux (de nuit, les feux) sont placés », par « le panneau (de nuit, le feu) est placé ».

2^{ème} ligne — Ajouter après les mots « au milieu », les mots « de la partie navigable ».

Point b) 1^{er} alinéa, 1^{ère} phrase — Après les mots « au milieu », ajouter « de la partie navigable ».

2^{ème} phrase — A rédiger comme suit : « La distance verticale entre les panneaux doit être d'au moins 20 cm ».

Le *2^{ème} alinéa* est à remplacer par le texte suivant :

« L'autre côté de la passe balisée doit être marqué par le signal A.1.

Si une passe navigable du pont n'est pas balisée, cela signifie que le passage par cette passe n'est ni interdit ni recommandé. »

Signal D. 2., dernière ligne — Après les mots « les limites », ajouter « de la partie navigable ».

Signal D. 3. — Libeller la dernière phrase comme suit : « De nuit, on installe au même endroit des feux qui doivent être visibles de la direction correspondante seulement. »

E. Signaux d'indication

Page 25

Signal E. 1., 1^{er} alinéa — A libeller comme suit : « Ce signal n'est installé qu'aux endroits où se trouve un signal d'interdiction A. 1. ; les deux signaux fonctionnent alternativement (A. 1. - E. 1. . . .). L'interdiction de passage indiquée par le signal A. 1. est remplacée par l'autorisation indiquée par le signal E. 1. »

2^{ème} alinéa — Remplacer les mots « où était » par « où est ».

3^{ème} alinéa — Introduire un amendement de rédaction dans le texte russe.

Signal E. 2. — Commencer le 1^{er} alinéa par le texte suivant :

« Ce signal est utilisé seulement comme signal d'avertissement ».

Dans le texte français, remplacer les mots : « Le panneau est placé sur la rive, perpendiculairement à la direction du chenal », par « Les panneaux sont placés sur la rive, perpendiculairement au chenal ».

Signal E. 4., 1^{er} alinéa — Remplacer les mots : « le signal auxiliaire 1 » par « les signaux auxiliaires 1 et 3 ».

Biffer la 2^{ème} phrase de cet alinéa et le 2^{ème} alinéa (page 26).

Page 27

Signal E. 9. — Après les mots « sur la rive », ajouter « du Danube ».

Signal E. 10. — Après les mots « sur la rive », ajouter les mots « de la voie secondaire ».

Signal E. 11. — A modifier comme suit : « Ce signal indique la fin d'une obligation ou d'une restriction. Il est valable pour un seul sens de navigation et doit être placé sur la rive où est installé le signal d'obligation ou de restriction.

Si le signal indique la fin de la validité d'un ou de deux signaux seulement, les signaux qui continuent à être valables doivent être répétés après le signal. »

Signal E. 12. — (texte français) — Les mots « les marinières peuvent s'approvisionner en eau potable » sont à remplacer par les mots « l'approvisionnement en eau potable est possible ».

V. Mode d'installation des signaux de balisage dans les sections caractéristiques du fleuve

Page 30

3^{ème} alinéa, 1^{ère} phrase — Biffer le mot « uniquement » et ajouter à la fin de la phrase « ou par des feux côtiers ».

Ajouter à la fin du point 1, un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Comme règle générale, l'objectif à réaliser est que seul le réseau des signaux côtiers assure l'indication ininterrompue de la position du chenal, tandis que les signaux flottants aident les bateliers à déterminer les limites du chenal navigable. »

Page 31

Point 2. a, 1^{er} alinéa — Remplacer la référence « B. 10. et B. 11. » figurant entre parenthèses, par « de l'Annexe 8 aux DFND ».

2^{ème} alinéa — Modifier la fin de la phrase comme suit : « . . . a une largeur suffisante, la sécurité y est assurée et quand seule la direction . . . »

Page 32

Point b) — Ajouter après le 2^{ème} alinéa un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Même quand le chenal est rétréci par des pierres, des rochers ou d'autres obstacles dangereux pour la navigation, se trouvant à proximité du chenal, la préférence sera donnée aux jalons d'alignement, sans égard aux dimensions du fleuve et à la longueur de la section de chenal balisée par ces signaux. »

3. Balisage des seuils

Page 35

2^{ème} alinéa — A libeller comme suit :

« Sur les seuils, le chenal peut être balisé par des signaux d'alignement, des signaux de traversée, des signaux côtiers (phares) et des signaux flottants, suivant le type du seuil. »

Dernier alinéa — A biffer.

Page 36

1^{er} alinéa — A biffer.

4. Balisage des régions des ponts et des passes navigables des ponts

Page 37

Point a) — Rédiger le commencement de ce point comme suit : « Pour indiquer l'autorisation du passage par une passe navigable de pont, on utilise . . . »

Ajouter après le point c), un nouveau point d) libellé comme le dernier alinéa de la partie V (point e).

5^{ème} alinéa — Libeller le texte français de cet alinéa comme suit :

« A l'approche des passes navigables, on peut installer des signaux flottants pour indiquer exactement la position du chenal. »

Sous-point a) — Biffer les mots « ou non-lumineuses » placés entre parenthèses.

Sous-point b) — A biffer.

Page 38

1^{er} alinéa — A biffer.

Les points c) et d) deviennent points b) et c).

3^{ème} alinéa — Biffer les mots « flottants ou », et remplacer les mots « d'autres signaux de direction » par « des signaux flottants ».

Ajouter un nouveau point d libellé comme suit :

« d) Si le pont est situé sur un secteur de fleuve où, à l'approche du pont, le courant se dirige en formant un angle avec l'axe de la passe navigable, provoquant ainsi des remous aux piles du pont, le balisage en amont du pont peut comprendre deux paires de bouées. La paire de bouées installée plus près du pont est placée à 100-200 m du pont, et la deuxième paire, à 400-700 m. Les bouées de la deuxième paire sont installées de manière que le tracé de chenal qu'elles représentent avec les bouées de la première paire corresponde à la direction du courant. Les convois peuvent ainsi aligner leurs unités dans l'espace entre les deux paires de bouées et s'engager dans la passe navigable en suivant strictement l'axe. Une autre paire de bouées peut être installée à 100 m en aval du pont. »

VI. Installation de réflecteurs radar sur les signaux de balisage

Page 39

1^{er} alinéa — Introduire un amendement de rédaction dans le texte russe.

2^{ème} alinéa — Biffer les mots « et côtiers ».

3^{ème} alinéa, 2^{ème} phrase — Ajouter après les mots « elle est fonction », les mots « des caractéristiques techniques des installations de radar, des réflecteurs radar, ainsi que des... »

Remplacer à la fin de l'alinéa les mots « d'environ 2 km », par « d'environ 1-5 km ».

4^{ème} alinéa — A biffer.

Dernier alinéa — A libeller comme suit :

« Les bâtiments et autres objectifs et objets flottants se trouvant à la surface de l'eau peuvent être perçus et distingués sur l'écran du radar nettement séparés les uns des autres en fonction des caractéristiques techniques de l'installation de radar, de la distance jusqu'à l'objectif, de la distance entre les objectifs, etc. En général, à 1 km de distance, deux objectifs sont perçus nettement séparés l'un de l'autre quand la distance entre eux est d'environ 15 m. »

Page 40

1^{er} alinéa — Biffer les mots « des bateliers utilisant le radar ».

Ajouter après le 1^{er} alinéa la phrase suivante : « Les passes navigables des ponts peuvent être balisées à l'aide de réflecteurs radar installés sur le pont même ».

2^{ème} alinéa, 3^{ème} ligne — Remplacer le mot « doivent » par « peuvent ».

Dernier alinéa, 1^{ère} phrase — Ajouter à la fin « ni ses dimensions ».

L'Appareil a été chargé d'introduire dans les textes russe et français du projet d'Instruction les amendements de rédaction nécessaires, conformément aux définitions adoptées.

Annexe 1

Biffer dans le titre les mots « servant à régler la navigation » et rédiger comme suit le texte sur la page de titre :

« En principe, pour améliorer la visibilité des symboles des signaux côtiers spéciaux, on peut entourer les panneaux d'une bande blanche de 25 à 45 mm de largeur, ou d'une bande noire d'une largeur de 10 mm. »

Cette disposition s'applique également à l'Annexe 2.

A l'issue de l'examen des *Annexes 1-3* au projet d'Instruction, la réunion a prié l'Appareil de la Commission de reproduire sur les dessins des signaux tous les amendements apportés par les experts.

L'expert de la Bulgarie a proposé d'examiner la question de l'unification des signes kilométriques.

Après échange de vues, la réunion d'experts a jugé opportun de remettre l'examen de cette question à la XXVII^e session de la Commission afin de permettre aux autorités compétentes de l'étudier.

II.

Après avoir examiné le *point 2 de l'ordre du jour*, la réunion d'experts a relevé l'utilité de l'*Information relative à la structure des réflecteurs radar utilisés sur le Danube*, préparée par l'Appareil de la Commission sur la base des données reçues des pays danubiens.

Par ailleurs, la réunion a constaté que les autorités compétentes des pays danubiens s'occupent depuis quelques années déjà de l'introduction des réflecteurs radar dans la navigation sur le Danube, et qu'elles ont obtenu des résultats importants dans ce domaine. Par la même occasion, il a été noté que les pays utilisent différents types de réflecteurs radar, ce qui à l'heure actuelle ne permet pas de définir le type optimum utilisable dans les conditions de la navigation sur le Danube.

Il a été également relevé que les différents types d'installations de radar utilisées sur le Danube ont aussi différentes caractéristiques.

Partant de ce qui précède, et ayant en vue l'expérience acquise dans ce domaine par quelques pays danubiens, la réunion d'experts estime qu'il serait fort utile d'entreprendre l'unification de la structure des réflecteurs radar, dont l'utilisation permettra d'améliorer la navigation sur le Danube, et qu'à cette fin il serait nécessaire d'étudier et d'élaborer les questions suivantes en se fondant sur les caractéristiques techniques minima des installations de radar des bâtiments :

— Type optimum de réflecteur radar à utiliser sur le Danube.

— Exigences techniques fondamentales minima posées à l'égard des installations de radar.

— Instruction sur le mode d'emploi des réflecteurs radar pour le balisage du chenal du Danube.

Ayant pris connaissance des propositions présentées par écrit par les experts hongrois, la réunion a relevé l'importance de la question soulevée et a considéré opportune l'initiative des autorités compétentes hongroises qui se sont déclarées prêtes à présenter à la Commission du Danube des propositions portant sur l'établissement d'un système uniforme de balisage du chenal navigable du Danube à l'aide de signaux radar.

La réunion a jugé opportun de diffuser la proposition des experts hongrois aux autorités compétentes de tous les pays danubiens.

La réunion a été d'avis qu'il serait utile de convoquer une réunion d'experts en questions de navigation, avec la participation d'experts en questions de radar, pour l'examen détaillé du problème traité.

INFORMATION

de l'Appareil de la Commission du Danube sur la structure des réflecteurs radar utilisés sur le Danube

Le point 5 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1968/1969 charge l'Appareil de la Commission de rassembler les renseignements des pays danubiens sur la structure des réflecteurs radar, de synthétiser ces renseignements et de dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à la réunion d'experts pour les questions nautiques, dont la convocation est prévue pour janvier 1969.

Selon les renseignements reçus de la part des autorités compétentes de tous les pays danubiens, les pays utilisent différents types de réflecteurs radar. La situation dans ce domaine se présente comme suit :

République d'Autriche

Les autorités compétentes ont communiqué qu'à l'heure actuelle elles ne sont pas en mesure de fournir des renseignements sur le problème en question, étant donné qu'elles n'ont pas encore effectué d'essais approfondis dans ce domaine.

République populaire de Bulgarie

Sur le secteur bulgare du Danube on utilise des réflecteurs radar dont la structure a été portée à la connaissance de l'Appareil de la Commission en 1966.

Premier type : Un octaèdre composé de trois plaques carrées, entrecroisées, le côté de chaque carré étant de 600 mm. Le réflecteur est fabriqué en tôle d'acier d'une épaisseur de 1 mm, recouverte de bronze argenté (voir schémas I/1 et I/2.*)

Les essais effectués ont montré que le réflecteur figurant sous schéma I/2 est mieux visible sur l'écran que celui du schéma I/1.

Deuxième type : Un octaèdre de construction identique à celle du premier type, mais le côté de chaque carré a 300 mm.

Les dimensions de ce type de réflecteur radar ont été réduites, car le premier type s'est avéré trop lourd, et en outre, le vent en augmente sensiblement le degré d'inclinaison.

* Les schémas I/1 à VII/4 se trouvent dans les archives de la Commission.

Les signaux de balisage pourvus de ces réflecteurs radar apparaissent nettement sur l'écran à une distance de 2 km.

République populaire Hongroise

Sur le secteur hongrois du Danube du km 1708 (Szob) au km 1560 (Dunaföldvár), on utilise deux types de réflecteurs radar.

Premier type : Réflecteur radar sur la bouée de la rive droite. Ce type de réflecteur radar est composé de deux plaques carrées verticales (côté : 600 mm) qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits, et de deux plaques horizontales carrées (côté : 400 mm), qui sont placées à 200 et 400 mm de hauteur (voir schéma II/1).

Deuxième type : Réflecteur radar sur la bouée de la rive gauche, qui se compose de deux plaques verticales en forme de triangles isocèles (hauteur : 600 mm) placés la pointe en haut, qui se croisent au milieu en formant des angles droits, et de deux plaques horizontales carrées (côtés de la plaque supérieure : 170 mm et ceux de la plaque inférieure : 340 mm), qui sont placées à 200 et 400 mm de hauteur (voir schéma II/2).

On envisage d'installer sur le secteur en question 18 bouées de la rive droite et 22 bouées de la rive gauche, toutes munies de réflecteurs radar.

L'installation de bouées munies de réflecteurs radar sur le secteur situé entre les km 1560 (Dunaföldvár) et 1433 (frontière hungaro-yougoslave) n'est envisagée que pour 1969. Toutefois, les autorités compétentes hongroises estiment que les bouées à voyants métalliques de grandes dimensions sont bien repérables sur l'écran du radar.

Sur le secteur hungaro-tchécoslovaque, les autorités compétentes hongroises utilisent également deux types de réflecteurs radar.

Premier type : Réflecteur radar de la rive droite, qui est composé de deux rectangles verticaux (hauteur : 500 mm et longueur : 400 mm), qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits. L'un des rectangles comporte une bordure à une distance de 125 mm du bord (voir schéma III/1).

Deuxième type : Réflecteur radar de la rive gauche, qui se compose de trois plaques carrées (diagonales : 600 mm) qui s'entrecroisent selon la diagonale en formant des angles droits : l'un des carrés est placé horizontalement et les deux autres verticalement. L'un des carrés verticaux est bordé d'une bande à une distance de 120 mm du bord (voir schéma III/2).

République socialiste de Roumanie

Conformément au Système de balisage uniforme sur le Danube, adopté par la Commission du Danube, on utilise sur le secteur du Danube de la République Socialiste de Roumanie — en dehors des signaux côtiers — des signaux flottants (bouées, espars, flotteurs) pour la signalisation du chenal navigable.

Par suite des caractéristiques morphologiques et hydrologiques du Danube en aval de Turnu Severin (grande largeur du lit, et par conséquent du chenal navigable, sur la majeure partie du secteur mentionné), le corps métallique des bouées (y incluse la partie caractéristique construite en grillage métallique) a des dimensions en général plus grandes que les signaux flottants utilisés sur d'autres secteurs du fleuve (\varnothing 2,10 m ; h = 1,60 m).

Les bouées utilisées pour la signalisation courante du chenal navigable en aval de Turnu Severin peuvent ainsi être repérées sans difficulté sur les écrans de radar des remorqueurs fluviaux.

Les organes roumains chargés de l'entretien du chenal navigable ont pris des mesures afin qu'une série de bouées placées dans des lieux où la portée de vue est restreinte, soient pourvues de réflecteurs radar. Ainsi, dans le secteur mentionné, les signaux ont été munis de réflecteurs radar du modèle de ceux utilisés couramment sur le Danube (des octaèdres avec côtés de 30 cm), qui ont été éprouvés et se sont avérés satisfaisants, car ils assurent de bonnes conditions pour la navigation pendant la nuit, ainsi que par brouillard. Ces réflecteurs radar ont été montés sur 15 signaux flottants placés dans les zones les plus difficiles du chenal navigable — les tournants du Danube, les îles, les bras secondaires —, et sont facilement repérables par les bâtiments à bord desquels se trouvent des installations de radar.

De même, en amont et en aval du pont de Cernavoda, ont été installées des bouées pourvues de réflecteurs radar qui marquent les piles du pont, facilitant ainsi la navigation dans cette zone, et spécialement par un temps à visibilité réduite.

Pour réaliser une amélioration continue des conditions de la navigation sur le Danube, le nombre des signaux flottants munis de réflecteurs radar sera, dans un proche avenir, agrandi.

Union des Républiques socialistes Soviétiques

Le service soviétique de balisage a équipé les bouées non-lumineuses installées dans le bras de Kilja de deux types de réflecteurs radar passifs.

Premier type : Réflecteur radar de la rive droite, qui se compose de deux cercles (diamètre : 600 mm) métalliques verticaux qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits, et de deux carrés horizontaux placés à 200 et 400 mm de hauteur ; ces carrés ont une diagonale de 550 mm. Le réflecteur est recouvert d'émail rouge (voir schéma IV/1).

Ces réflecteurs ne sont utilisés qu'à titre provisoire et seront remplacés prochainement par des réflecteurs de forme cylindrique.

Deuxième type : Réflecteur radar de la rive gauche, qui se compose de deux plaques métalliques en forme de triangle (hauteur de 600 m) placés la pointe en haut, qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits, ainsi que de deux plaques carrées horizontales placées l'une sous l'autre à 200 et 400 mm de hauteur ; le carré supérieur a une diagonale de 228 mm et le carré inférieur de 456 mm (voir schéma IV/2) ; le réflecteur est recouvert d'émail noir.

Les réflecteurs des rives droite et gauche ont douze angles de réflexion.

La partie inférieure du réflecteur est pourvue d'une languette à rainures qui s'enchasse dans la bouée.

La hauteur totale de la bouée — y compris le réflecteur radar — mesurée à partir du plan d'eau est de 1,4 m. La bouée munie d'un réflecteur est repérable sur l'écran du radar à une distance d'environ 9 km quand la hauteur de l'antenne à partir du plan d'eau est d'environ 6,5 m.

République socialiste Tchécoslovaque

Sur le secteur tchécoslovaque-hongrois du Danube les autorités compétentes tchécoslovaques utilisent deux types de réflecteurs radar.

Premier type : Réflecteur radar de la rive droite, qui se compose de 2 plaques verticales rectangulaires qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits ; la hauteur des rectangles est de 500 mm et leurs longueurs sont respectivement de 660 mm et 400 mm (voir schéma V/1).

Deuxième type : Réflecteur radar de la rive gauche, qui se compose de deux plaques verticales triangulaires, qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits : la hauteur des triangles est de 500 mm et leurs bases sont respectivement de 500 et 400 mm (voir schéma V/2).

Lesdits réflecteurs sont fabriqués en tôle de fer d'une épaisseur de 1 mm et sont montés sur 2 flotteurs cylindriques également en tôle de fer, à une hauteur de 400 mm.

République socialiste fédérative de Yougoslavie

On utilise sur le secteur yougoslave du Danube trois types de réflecteurs radar.

Premier type : Réflecteur radar de la rive droite, qui se compose de deux plaques verticales rectangulaires qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits (hauteur — 800 mm et longueur — 550 mm) et de deux plaques horizontales carrées (diagonale — 550 mm) placées l'une à la base du signal et l'autre à une hauteur de 400 mm (voir schéma VI/1).

Deuxième type : Réflecteur radar de la rive gauche, qui se compose de deux triangles verticaux (hauteur — 800 mm et base — 600 mm) qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits, et de deux carrés horizontaux ; le carré supérieur qui a une diagonale de 300 mm est placé à une hauteur de 400 mm et le carré inférieur avec une diagonale 600 mm est placé à la base (voir schéma VI/2).

Troisième type : Réflecteur radar de bifurcation, qui se compose de deux plaques verticales en forme de cercle tranché à la base (diamètre — 800 mm et hauteur — 750 mm) qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits et de deux plaques horizontales circulaires ; le cercle supérieur qui a un rayon de 800 mm est placé à une hauteur de 375 mm et le cercle inférieur avec un rayon de 400 mm est placé à la base (voir schéma VI/3).

Tous les réflecteurs radar sont fabriqués en tôle d'aluminium d'une épaisseur de 4 mm.

La surface horizontale intérieure est fixée à la bouée par un cerceau en tôle.

Les réflecteurs radar sont visibles à une distance d'environ 5 km lorsque l'appareil de radar possède les caractéristiques suivantes : antenne = 24 tours/minute ; largeur du faisceau horizontal = $0,8^\circ$; longueur d'onde = 3,2 ; fréquence = 9415-9475 Mc/s ; puissance = 3 kW ; durée de l'impulsion = 0,05 microseconde.

Les réflecteurs radar décrits ci-haut sont aussi utilisés sur le secteur yougoslave comme signaux de jour pour baliser les côtés du chenal.

Les réflecteurs radar des bouées non-lumineuses sont recouverts de matériau réfléchissant. Tenant compte que les bâtiments endommagent souvent les signaux flottants, la matière réfléchissante n'est pas étalée directement sur les réflecteurs radar mais sur des feuilles de 105×105 mm, sur lesquelles sont collées, à intervalles de 15 mm, des bandes d'une largeur de 15 mm. Les feuilles sont fixées des deux côtés de

chaque plan vertical (au total 8 feuilles). Quand un réflecteur radar endommagé doit être réparé, ces feuilles peuvent être facilement enlevées et remplacées.

Les réflecteurs radar des bouées lumineuses sont placés au-dessus du feu et servent également à le préserver contre les chocs des bâtiments.

République fédérale d'Allemagne

On utilise sur le secteur de la République Fédérale d'Allemagne des réflecteurs radar flottants et côtiers.

Premier type : Réflecteur radar de la rive droite, qui se compose de 2 rectangles verticaux d'une hauteur de 500 mm et d'une largeur de 300 mm, qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits, et d'un plan horizontal qui les sectionne à une hauteur de 250 mm (voir schéma VII/1).

Deuxième type : Réflecteur radar de la rive gauche, qui se compose de 2 triangles dont la pointe est tronquée (hauteur — 480 mm et base — 380 mm) et de deux plans horizontaux qui les sectionnent à 500 mm et 270 mm de hauteur (voir schéma VII/2).

Troisième type : Réflecteur radar de la rive gauche, qui se compose de deux triangles dont la hauteur est de 800 mm et la base de 380 mm, qui s'entrecroisent au milieu en formant des angles droits (voir schéma VII/3).

Les réflecteurs radar des signaux côtiers sont coniques ; les réflecteurs de la rive droite sont placés la pointe en bas, et ceux des signaux de la rive gauche la pointe en haut. La hauteur de ces signaux est de 810 mm et la base de 635 mm. Leur construction est indiquée en détail dans le schéma VII/4.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube chargée de l'examen des questions d'organisation

La réunion d'experts chargée de l'examen des questions d'organisation et convoquée en vertu de la décision de la XXVI^e session de la Commission du Danube s'est déroulée du 12 au 19 novembre 1968, 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 et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie (voir Annexe 1*).

De la part du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, ont pris part aux travaux de la réunion : MM. Kapikraian, Svátek, Simeonov, Feik, Rumenčić, Moldoveanu, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Iványi.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Secrétariat et des Services, M. Kapikraian.

Sur proposition de M. Stoian (Roumanie), soutenue par M. Makejev (Union Soviétique), M. Šeferna (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion.

Sur la base de la décision de la XXVI^e session de la Commission, la réunion a adopté l'ordre du jour suivant :

« Préparation de propositions sur la nouvelle structure et sur le tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission, en se fondant sur les tâches posées devant la Commission et ayant en vue aussi les résultats auxquels a abouti la réunion d'experts pour des questions d'organisation d'octobre 1967. »

La réunion a eu un échange de vues sur les propositions formulées dans le rapport de la réunion d'experts pour des questions d'organisation d'octobre 1967 (RE/1967-4) et a examiné l'Annexe 2 à ce rapport « Projet du tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube », en tenant compte de la description des attributions des postes préparée par le Secrétariat en qualité de matériau de travail, conformément au désir exprimé par la réunion.

En résultat des débats, la réunion s'est exprimée être d'accord en principe avec le nouveau projet de structure et le tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube, proposé par la délégation de la Bulgarie (Annexe 2*).

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

Les experts ont exprimé les observations suivantes sur ce projet :

1. *ad Section des services techniques* —

Les experts de la Bulgarie, soutenus par les experts de la Hongrie et de l'Union Soviétique, tenant compte du grand volume de travail de la section des services techniques, ont proposé d'inclure dans cette section les postes d'ingénieur cartographe et d'ingénieur hydrotechnicien. A ce propos, les experts de la Yougoslavie, de l'Autriche, de la Roumanie et de la Tchécoslovaquie ont estimé que la question de l'utilité de l'inclusion dans la section des services techniques des postes mentionnés devrait être étudiée par les organismes compétents de leur pays.

L'expert de la Yougoslavie a communiqué que les autorités compétentes de son pays ne sont pas d'accord d'inclure dans la section des services techniques les postes d'ingénieur hydrométéorologue et d'ingénieur statisticien.

2. *ad Section administrative* —

Selon l'avis émis par les experts de la Yougoslavie, de l'Autriche et de la Roumanie, il serait utile de réunir les fonctions de directeur-adjoint pour les questions administratives et de conseiller pour les questions juridiques, ayant en vue que dans l'avenir le poste de directeur-adjoint pour les questions administratives devrait être occupé par un juriste possédant la qualification correspondante.

L'expert de l'Autriche a noté que si la création du poste de conseiller-rédacteur en chef sera nécessaire pour l'amélioration du travail futur de la Commission, ce conseiller assumera, en commun avec le conseiller du service technique respectif, la responsabilité effective pour les publications de la Commission. Etant donné que dans ce cas la responsabilité du chef de la section administrative en ce qui concerne les publications devient purement formelle, le dirigeant de cette section, qui devrait être un juriste, pourrait assumer les tâches attribuées au juriste en chef.

La délégation roumaine a déclaré qu'il résulte du projet de description des postes qu'entre certaines tâches du directeur-adjoint pour les questions administratives et celles du conseiller-rédacteur en chef il existe un parallélisme. Ayant en vue cette situation, la question de l'utilité de l'inclusion dans la section administrative du poste de conseiller-rédacteur en chef doit être soumise aux organismes compétents roumains pour examen.

L'expert de la Yougoslavie n'était pas d'accord d'inclure dans la section administrative le poste de conseiller-rédacteur en chef, donnant comme argument que les pays doivent envoyer au Secrétariat de la Commission des fonctionnaires connaissant à la perfection l'une des langues officielles de la Commission et ayant une bonne qualification, et dans ce cas, à son avis, il ne serait pas nécessaire de rédiger les matériaux et les publications de la Commission.

L'expert de la Yougoslavie a également noté que les postes d'interprète en chef, d'interprète et de correcteurs-sténodactylographes pour les langues russe et française doivent tous, soit être inclus dans le tableau du personnel, soit dans la liste des employés non-inscrits au tableau du personnel, tenant compte du caractère de leur travail.

La réunion n'a pas été d'accord avec l'opinion reflétée dans le rapport de la réunion d'experts pour les questions d'organisation d'octobre 1967 en ce qui concerne le système d'occupation des postes de correcteurs-sténodactylographes des langues russe et française sur la base d'un concours, compte tenu des propositions des pays danubiens de la Commission, étant de l'avis que ces postes aussi doivent être occupés conformément au système en vigueur.

3. *ad Comptabilité* —

La réunion a exprimé l'opinion que le poste de chef comptable doit correspondre au rang de conseiller.

Les experts de l'Autriche, de la Yougoslavie et de la Roumanie, ayant accepté en principe que le Secrétariat soit divisé en deux sections, avec une Comptabilité à part, dont le chef serait directement subordonné au directeur du Secrétariat, estiment toutefois qu'il aurait été préférable d'inclure la Comptabilité dans la Section administrative.

En rapport avec la proposition — figurant dans le projet du tableau du personnel — de modifier le rang du poste de chef de la Comptabilité, l'expert de la Yougoslavie a déclaré qu'à son avis la décision quant au nombre des directeurs-adjoints du Secrétariat entre dans la compétence des représentants.

*
* *

La réunion a estimé que la poursuite du travail sur le problème de la nouvelle structure et du tableau du personnel du Secrétariat de la Commission devrait se dérouler par étapes. Il conviendrait en premier lieu de préparer et d'adopter en session de la Commission la nouvelle structure et le tableau du personnel, et d'introduire ensuite les modifications correspondantes d'ordre juridique et autre dans les documents d'organisation de la Commission, en vigueur.

Les experts ont exprimé l'opinion que la nouvelle structure et le nouveau tableau du personnel devraient entrer en vigueur à partir de 1972. Par conséquent, l'élaboration de cette question doit être achevée en 1971 au plus tard, afin de permettre aux autorités compétentes des pays danubiens de choisir en temps voulu les fonctionnaires possédant la qualification requise.

La réunion a exprimé le désir que le Secrétariat diffuse avec le présent rapport, en qualité de matériaux de travail, la description des attributions des postes figurant dans le projet de nouveau tableau du personnel, ainsi qu'une description complémentaire des attributions des postes d'archiviste-bibliothécaire, d'intendant de l'immeuble, d'interprète, de dactylographes des langues russe et française, de technicien-dessinateur et de secrétaire du directeur, qui figurent dans le projet de liste des employés non-inscrits au tableau du personnel préparé par la réunion d'experts pour les questions d'organisation d'octobre 1967.

La réunion a estimé que le nouveau projet de tableau du personnel du Secrétariat de la Commission et la description des attributions des postes peuvent servir de base aux autorités compétentes des pays danubiens dans l'étude du problème traité et pour l'établissement de leur avis définitif.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions portant sur les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur du Danube Rajka — Gönyű

(22-29 octobre 1968)

La réunion d'experts convoquée en vertu du point 29 du plan de travail de la Commission du Danube s'est déroulée du 22 au 29 octobre 1968.

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 et de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie. A la réunion ont également assisté des experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration fluviale du secteur Rajka—Gönyű. (Voir liste des participants — Annexe 1*).

La réunion d'experts est convenue que la présence des experts de l'Administration fluviale ne touche pas la position des pays en ce qui concerne la création de l'Administration.

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont participé : MM. Kapikraian, Simeonov, Svátek, Feik, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumencić.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Secrétariat et des Services, M. Kapikraian.

Sur la proposition de M. Makeïev (Union Soviétique), soutenue par M. Pfusterschmid (République d'Autriche), M. Atanassov, suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube, a été élu à l'unanimité président de la réunion.

Conformément aux indications de la XXVI^e session de la Commission du Danube, la réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant :

« Examen des questions des mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur du Danube Rajka — Gönyű, à la lumière des recommandations relatives à la détermination de l'étiage navigable et de régularisation, des gabarits du chenal et des ouvrages hydrotechniques et du Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube. »

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

En même temps, la réunion d'experts a jugé opportun de se limiter à l'examen des aspects techniques et économiques de la question à l'ordre du jour.

La documentation diffusée par l'Appareil de la Commission du Danube, y compris la « Documentation sur les travaux effectués et nécessaires dans l'intérêt de l'entretien et de l'amélioration du chenal navigable du secteur Rajka — Gönyű du Danube et aux mesures s'y rattachant »*, a servi de base aux discussions de la réunion.

La réunion a confié, après un débat général, à un groupe restreint d'experts la tâche de préciser quelques questions d'ordre technique et économique.

La réunion d'experts a constaté que lors de l'élaboration de la « Documentation sur les travaux effectués et nécessaires dans l'intérêt de l'entretien et de l'amélioration du chenal navigable du secteur Rajka — Gönyű du Danube et aux mesures s'y rattachant », il a été tenu compte de la nécessité d'assurer les gabarits prévus par le Plan des grands travaux, mais que les délais d'exécution ont été ajournés de 10 ans.

Les experts hongrois et tchécoslovaques ont communiqué que ceci est suscité par l'augmentation du volume des travaux hydrotechniques nécessaires.

De l'avis de certaines délégations, la réalisation du dit objectif sur le secteur du Danube Rajka — Gönyű est une tâche qui exige l'exécution de travaux hydrotechniques et de régularisation fort importants, dont le volume calculé pour 1 km de la voie est, en moyenne, supérieur à celui sur d'autres secteurs du fleuve.

Selon l'opinion des experts yougoslaves et roumains, le calcul aux fins de savoir si les frais qu'exige l'exécution des travaux dans le secteur en question dépassent les frais sur les autres secteurs du Danube, ne pourrait se faire qu'après la répartition des frais totaux prévus pour le secteur en question en frais pour les travaux à effectuer uniquement dans l'intérêt de la navigation et en autres frais.

Selon l'opinion des experts autrichiens et aussi des experts du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne, on ne doit prendre en considération pour le calcul des frais des travaux pour 1 km que les travaux à effectuer uniquement dans l'intérêt de la navigation. Les frais totaux des travaux devraient être d'abord répartis en les frais pour travaux à effectuer pour la navigation et les autres frais. C'est seulement après cette répartition que l'on pourrait discuter si les frais pour 1 km dépassent les frais spécifiques des autres secteurs.

La Documentation qui a été soumise à la réunion prévoit l'exécution des travaux projetés, lesquels, de l'avis des spécialistes hongrois et tchécoslovaques, sont bien fondés et permettront d'assurer d'ici 1980 les gabarits de chenal susmentionnés.

D'autre part, la majorité des experts ont fait remarquer que les travaux exposés dans la Documentation devraient être répartis en travaux à effectuer uniquement dans l'intérêt de la navigation et en travaux qui intéressent d'autres usagers.

Au cours de la réunion ont été aussi soulevés d'autres problèmes d'ordre technique et économique qui nécessitent des documentations complémentaires. La liste de ces problèmes se trouve à l'Annexe 2* au présent rapport.

Les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont été d'accord d'examiner encore les questions indiquées. Les résultats de cet examen seront communiqués à l'Appareil de la Commission d'ici la fin de 1968.

En outre, les experts yougoslaves ont présenté une liste des questions, qui figure comme Annexe 3* au présent rapport.

La majorité des experts ont noté que du point de vue morphologique et hydrologique il convenait d'examiner le secteur Rajka — Gönyű comme un tout, et que par conséquent pour obtenir les résultats désirés sur le secteur donné, sans détériorer

* Se trouve dans les archives de la Commission.

les conditions de la navigation sur les secteurs voisins, il fallait effectuer une régularisation uniforme.

Les experts autrichiens et yougoslaves n'étaient pas à même de se prononcer sur cette question puisque, à leur avis, la question n'a pas été étudiée et discutée au sein du groupe d'experts. Ils pourront se prononcer sur cette question quand la documentation morphologique et hydrologique plus détaillée sera présentée.

Les experts hongrois et tchécoslovaques ont indiqué que les résultats des recherches morphologiques et hydrologiques sont inclus dans la Documentation. Les données et la documentation détaillée sur lesquelles sont fondées les constatations se trouvent dans les instituts de recherches et d'établissement de projets de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie et peuvent à tout moment être mises à la disposition des experts des pays danubiens.

Les experts de plusieurs pays ont exprimé l'opinion que la perception de taxes sur les bâtiments traversant le secteur Rajka — Gönyű serait une charge financière supplémentaire pour la navigation danubienne.

Les experts autrichiens, bulgares, roumains, yougoslaves et du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne ont exprimé également la crainte que cette charge supplémentaire ne reste sans obtenir en contrepartie une diminution des frais d'exploitation et qu'elle pourrait mettre en question la rentabilité de la navigation.

A l'issue de la réunion, les experts ont prié le Secrétariat de multiplier les interventions présentées par eux sur les questions examinées et de les diffuser aux pays danubiens avec le présent rapport.

Le rapport de la réunion d'experts est à soumettre à la XXVII^e session de la Commission du Danube.

SCHEMA

de formulaire de la fiche des seuils sur le Danube

dressé sur la base des conclusions du groupe de travail pour les questions techniques

Nom du seuil et sa position (km) à partir de Sulina :

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

Cote absolue du « 0 » au-dessus du niveau de la Mer . . . :

Cote d'étiage navigable et de régularisation adoptée pour la station hydrométrique :

Profondeur recommandée :

Largeur recommandée :

Année et mois :

Date	Niveau d'eau à la station hydrométrique (en cm)	Profondeur sur le seuil (en dm)	Largeur du chenal sur le seuil (en m)	Longueur du seuil (en m)	Débit d'eau (en m ³)	Remarque
1	2	3	4	5	6	7

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La XXVII^e session de la Commission du Danube s'est déroulée du 4 au 15 mars 1969, à Budapest.

Aux travaux de la Session ont participé les Représentants de la République d'Autriche, K. Enderl, de la République Populaire de Bulgarie, V. Bogdanov, de la République Populaire Hongroise, G. Zágor, de la République Socialiste de Roumanie, D. Turcuş, de la République Socialiste Tchécoslovaque, J. Pučík, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, F. Titov, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, D. Jović, ainsi que les délégations de ces pays.

A la Session ont également assisté les représentants de l'Administration fluviale des Portes de Fer, de l'Administration fluviale Rajka — Gönyű, des experts du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne, un représentant du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU, des représentants de l'Organisation Météorologique Mondiale et de l'Union Internationale des Télécommunications.

La XXVII^e session a examiné des questions d'ordre nautique, technique, hydro-météorologique, statistique, financier et d'organisation, ainsi que des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka — Gönyű et a adopté des décisions à leur sujet.

La Session a constaté que le plan de travail de la Commission du Danube pour la période écoulée a été accompli ; elle a adopté le plan de travail pour la période à venir et approuvé le budget de la Commission pour 1969.

Les décisions de la XXVII^e session de la Commission du Danube contribueront à la poursuite du développement et de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

En vertu de l'article 6 de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, la Session a élu pour une période de trois ans :

- | | |
|----------------|--|
| Président | — M. K. Enderl, Représentant de la République d'Autriche, |
| Vice-président | — M. J. Pučík, Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque, |
| Secrétaire | — M. D. Jović, Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie. |