

**ПРОТОКОЛЫ
ДУНАЙСКОЙ КОМИССИИ**

ТОМ 28

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

TOME 28

P R O C E S - V E R B A U X
DE LA COMMISSION DU DANUBE

Tome 28

VINGT-HUITIEME SESSION

tenue à Budapest

du 3 au 14 mars 1970

(Procès-verbaux N^{OS} 144-147)

LISTE DES PARTICIPANTS

aux travaux de la XXVIII^e 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. Franz SCHLAFFER | - Conseiller |
| M. Klaus STAINER | - Conseiller |
| M. Johann MULLNER | - Conseiller |
| M. Ernst GLASEL | - Conseiller |
| M. Karl AUER | - 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. Nikolai KOJOUHAROV - Suppléant du Représentant de la République Populaire de Bulgarie à la Commission du Danube
- M. Rostislav BLISKOV - Conseiller
- M. Ivan HARALANOV - Conseiller
- M. Anghel ILIEV - Conseiller
- M. Andrei TAKANIATZOV - Conseiller
- M. Nikola MLADENOV - Expert
- M. Raïtcho DAMIANOV - Expert

Délégation hongroise

- M. Jenő JAKUS - 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. Gyula TÖRÖCSIK - Conseiller
- M. László LUKÁCS - Conseiller
- M. István DOBOS - Conseiller
- M. József SZILÁGYI - Conseiller
- M. Pál GRESZNÁRIK - Conseiller
- M. János TÓTH - Conseiller
- M. István PÁLOS - Conseiller

- | | |
|---------------------|--------------|
| M. Ede GYIMESI | - Conseiller |
| M. Ödön UZONI | - Conseiller |
| M. József BARNA | - Conseiller |
| M. János VÁSÁRHELYI | - Conseiller |
| M. Károly SZEKERES | - Conseiller |
| M. Lajos KÁLDY | - Conseiller |
| M. Sándor FINKEY | - Conseiller |

Délégation roumaine

- | | |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| M. Dumitru TURCUŞ | - Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube |
| M. Aureliu CRISTESCU | - Suppléant du Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube |
| M. Mircea MARINESCU | - Membre de la délégation |
| M. Mihai SEMENESCU | - Membre de la délégation |
| M. Vladimir FOCŞA | - Membre de la délégation |
| M. Florin GEAMĂNU | - Membre de la délégation |
| M. Ion ȚIGARET | - Membre de la délégation |
| M. Pavel PLATONA | - Membre de la délégation |

Délégation tchécoslovaque

- | | |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| M. František DVORSKY | - Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube |
| M. Jaroslav UHERIK | - Suppléant du Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube |

- M. Vitežslav ŠEFERNA - Conseiller
- M. Jaroslav KATZER - Conseiller
- M. Josef TICHY - Conseiller
- M. Milan ZAHRADNÍČEK - Conseiller
- M. Eugen MALOVECKY - Conseiller
- M. Ludovit KINCEL - Conseiller

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. K.V. BANNOV - Conseiller
- M. A.I. AFANASSIEV - Conseiller
- M. V.I. CHTCHEPOTINE - Conseiller
- Mme P.A. SENTIOULEVA - Conseiller
- M. L.V. KILTCHESKY - Expert
- M. I.D. GRITSENKO - Expert
- M. V.I. FEDOROV - Expert

Délégation yougoslave

- M. Djuro JOVIC - 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. Siniša PETROVIC - Conseiller
- M. Radmilo MARKOVIC - Conseiller
- M. Branko PETRIC - Conseiller
- M. Stjepan ŠKVRČ - Conseiller
- M. Jovan VLADIKOVIC - Conseiller
- M. Branko JANKOVIC - Conseiller
- M. Rajko VASILIC - Conseiller
- Mme Danica ŠOC - 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 VESELINOVIC - Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie au Comité de l'Administration Fluviale des Portes de Fer
- M. Alexandar NOVAKOVIC - Membre de délégation
- M. Ion CALIN - Membre de délégation

Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyü

- M. Mihály BOKOR - Directeur
M. Robert LACZKO - Directeur-adjoint

III.

Ministère du Transport de la République Fédérale
d'Allemagne

- M. REEMTS - Chef de département au Ministère
du Transport
M. RUMELIN - Chef de département au Ministère
du Transport
M. HUBENER - Conseiller ministériel
M. WIEDEMANN - Conseiller ministériel
M. VON PUTTKAMER - Conseiller ministériel
M. TEUSCHER - Conseiller ministériel
M. PSCHORR - Président de la Direction des
Eaux et de la Navigation, Regens-
burg
M. H. PERTZSCH - Conseiller à la Direction des
Eaux et de la Navigation, Regens-
burg
M. JACOBI - Expert

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

- M. A. ADOSSIDES

Organisation Météorologique Mondiale

M. G. PÉCZELY

Union Internationale des Télécommunications

M. R. Petit

P R O C E S - V E R B A L

N° 144

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 3 mars 1970

à Budapest

Président - M. Enderl

Représentants

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

La séance est ouverte à 11 heures 35 minutes.

Le Président de la Commission du Danube, M. Enderl salue les Représentants des pays membres de la Commission, les membres des délégations, ainsi que les représentants des organisations internationales, à l'occasion de l'ouverture de la XXVIII^e session.

Au nom des Représentants des pays-membres et en son propre nom également, M. Enderl salue séparément le nouveau Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Jakus, et le nouveau Représentant de la République Socialiste Tchèqueoslovaque, M. Dvorsky - qui en vertu de l'article 6 des Règles de procédure est l'actuel Vice-président de la Commission du Danube - et leur souhaite beaucoup de succès dans l'accomplissement de leurs tâches responsables au sein de la Commission du Danube.

Soulignant l'activité qu'ont déployée l'ancien Représentant de la République Populaire Hongroise, M. Zágor et l'ancien Représentant de la République Socialiste Tchèqueoslovaque, M. Pučik, dans le cadre des travaux de la Commission du Danube, M. Enderl leur exprime sa reconnaissance pour leurs efforts visant à contribuer à la solution des tâches posées devant la Commission.

L'accroissement du volume des transports - poursuit M. Enderl - la modernisation et le développement de la flotte danubienne, l'introduction de nouvelles méthodes et de nouveaux moyens techniques de conduite des bâtiments, la construction de nouveaux ouvrages hydrotechniques, la liaison envisagée du Danube à d'autres voies navigables européennes, telles que les liaisons Danube - Main - Rhin et Danube - Oder - Elbe, posent devant la Commission de nouveaux problèmes en ce qui concerne l'amélioration des conditions de la navigation et l'élaboration de nouvelles dispositions et recommandations.

L'accomplissement couronné de succès de ces tâches repose sur la coopération étroite entre tous les pays danubiens et la Commission, coopération qui est basée sur les relations d'affaires et de bon voisinage qui se sont

développées au cours de l'activité de la Commission du Danube.

Un progrès ultérieur dans cette voie correspondrait entièrement aux tendances de renforcement de la coopération sur notre continent, qui se développe ces derniers temps et pourrait contribuer à ce que les Etats membres de la Commission, qui ont déjà donné les preuves de leur volonté de coopérer, concourent à la création d'une situation favorable pour la solution des problèmes de la paix et de la sécurité en Europe.

M. Enderl souligne que les nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, dont l'élaboration est le fruit d'un grand travail déployé non seulement dans le cadre de la coopération entre les pays danubiens mais également sur un plan encore plus large, sur le plan européen, entrent en vigueur à partir du 1^{er} avril 1970 sur tout le parcours navigable du Danube. Le fait que ces Dispositions seront appliquées et qu'elles vont sans aucun doute contribuer pendant de nombreuses années à assurer les conditions nécessaires pour la sécurité de la navigation - et par cela-même pour son développement - témoigne des efforts déployés par la Commission pour accomplir les tâches fondamentales que lui a confiées la Convention de 1948.

Récapitulant l'activité déployée par la Commission et son Appareil depuis la XXVII^e session, M. Enderl estime opportun de relever l'exécution des tâches telles que l'édition de la Carte de pilotage couvrant le secteur Lom-Silistra; l'édition de l'instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage, qui facilite l'introduction des nouvelles Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube; de l'Information sur l'entretien du chenal navigable; de la Fiche des seuils pour 1968; des Annuaires hydrologiques et statistiques pour 1968, qui contiennent des données dont l'importance est bien connue de la navigation danubienne, des organisations et des instituts intéressés; l'édition des Recommandations relatives à la détermination des gabarits du chenal, des ouvrages

hydrotechniques et autres sur le Danube; la préparation de diverses informations sur des questions d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique et statistique, sur des questions de la navigation au radar et des radiocommunications, qui aideront sans aucun doute la Commission à adopter des décisions adéquates en ce qui concerne son activité future dans ces domaines.

Le travail a été aussi poursuivi sur des questions d'organisation dans le but d'améliorer la structure et l'activité de l'Appareil et on a également continué l'étude des questions liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü.

Au cours de la période considérée, dit M. Enderl, la Commission a continué à entretenir des contacts avec d'autres organisations internationales, et les résultats positifs obtenus dans ce domaine justifient l'adoption de certaines mesures visant à rehausser encore davantage le prestige international de la Commission du Danube.

Le Président remercie les Représentants des pays-membres, les autorités compétentes et les fonctionnaires de la Commission pour leur activité fructueuse qui a permis à la Commission d'accomplir ses tâches.

Avant d'achever son intervention, M. Enderl fait mention du voyage d'étude effectué en octobre 1969 pour visiter les chantiers de construction du Système hydro-énergétique et de navigation des Portes de Fer, et remercie, en son nom et au nom de tous ceux qui ont pris part à ce voyage, les directeurs de l'Administration fluviale des Portes de Fer, M. Petrescu et M. Veselinović, le Représentant de la Roumanie, M. Turcuş, le Représentant de la Yougoslavie, M. Jović, et les autorités compétentes de ces pays pour l'excellente organisation de la visite qui a donné la possibilité de voir en cours de construction cet ouvrage grandiose dont l'importance, du point de vue de la sécurité des bâtiments dans ce secteur qui durant de longs siècles était difficile pour la navigation, a déjà été hautement appréciée.

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

M. Dvorsky (Tchécoslovaquie) remercie le Président pour les aimables paroles adressées à son égard, et dit qu'en sa qualité de Représentant de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube, qui assume à l'heure actuelle les fonctions honorables de Vice-président de cette Organisation, il déploiera tous ses efforts pour contribuer à l'activité fructueuse de la Commission.

La délégation tchécoslovaque - dit M. Dvorsky - oeuvrera à l'avenir également dans l'esprit traditionnel de coopération et d'entente mutuelle afin de trouver des solutions constructives aux tâches posées devant la Commission.

M. Dvorsky achève son allocution en souhaitant du succès aux travaux de la XXVIII^e session et en exprimant sa certitude que la session aboutira à de bons résultats.

M. Jakus (Hongrie) remercie le Président pour les paroles chaleureuses prononcées à l'égard de son prédécesseur, M. Zágor, et dit qu'en prenant l'estafette du travail à la Commission du Danube, il a étudié minutieusement toute la documentation sur les travaux fondamentaux de cette Organisation de marque, jouissant d'une grande autorité. Il souligne qu'il a été profondément touché par l'esprit de compréhension qui règne au sein de cette Organisation et par la manière constructive d'aborder les questions concrètes pour leur trouver des solutions concrètes et constructives. M. Jakus informe la session que son Gouvernement lui a donné l'instruction de poursuivre le travail dans cette voie et dans cet esprit.

Remerciant le Président pour ses paroles de bienvenue il déclare qu'en commun avec tous les membres de la délégation hongroise, il déploiera tous ses efforts et fera

tout son possible pour coopérer au sein de la Commission du Danube dans l'esprit de compréhension mutuelle, pour la solution concrète des problèmes qui se posent.

Par la même occasion, M. Jakus, exprimant sa haute considération, salue tous les Représentants des pays amis et tous les participants à la session.

Passant à l'examen de l'ordre du jour préliminaire de la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/15)*, qui a été diffusé en temps utile, M. Enderl note que le point 6 a été complété conformément à l'article 16 des Règles de procédure et sur la proposition commune des Représentants de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchèqueoslovaque.

Comme on le sait, après échange de vues entre les Représentants des pays-membres de la Commission, ledit point 6 a été concerté dans la rédaction suivante:

"6.a) Discuter et décider la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchèqueoslovaque.

b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques, liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü."

En outre, sur la base de la proposition de la République d'Autriche, l'ordre du jour a été complété par un nouveau point 9, libellé comme suit: "Changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation."

Le Président prie les Représentants d'exprimer leurs éventuelles observations au sujet de l'ordre du jour proposé.

* Se trouve dans les archives de la Commission.

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

L'ordre du jour est adopté à l'unanimité - doc. CD/SES 28/16 (Voir Annexes I).

Sur la proposition du Président, et conformément à l'ordre du jour adopté, la session approuve la formation de 8 groupes de travail, pour la convocation desquels elle charge:

- Questions nautiques (point 1 de l'ordre du jour), M. Bannov, membre de la délégation soviétique;

- Questions techniques (point 2 de l'ordre du jour), M. Marinescu, membre de la délégation roumaine;

- Questions hydrométéorologiques (point 3 de l'ordre du jour), M. Markovič, membre de la délégation yougoslave;

- Questions statistiques (point 4 de l'ordre du jour), M. Fekete, Suppléant du Représentant 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, membre de la délégation tchécoslovaque;

- Rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü, avec l'amendement des Représentants de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque (point 6 de l'ordre du jour), M. Schlaffer, membre de la délégation autrichienne;

- Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour la période écoulée et projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971 (points 8 et 10 de l'ordre du jour), M. Maschke, membre de la délégation autrichienne;

- Projet de budget de la Commission du Danube pour 1970 (point 11 de l'ordre du jour), M. Bliskov, membre de la délégation bulgare.

La session examine ensuite le projet de plan de déroulement des travaux de la XXVIII^e session. Le plan de déroulement ayant été approuvé, le Président prie les groupes de travail de se réunir selon ce plan et d'examiner au sein de leurs réunions respectives, en dehors des questions qui leur sont confiées, ceux des points du Rapport du Directeur et du projet de Plan de travail qui se rapportent aux questions devant être traitées par les groupes de travail respectifs. En outre, il communique que le groupe de travail pour l'examen des points 8 et 10 de l'ordre du jour est chargé de traiter également le point 9 de l'ordre du jour: "Changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation".

La session passe à l'examen du point 7 de l'ordre du jour: "Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1969" - doc. CD/SES 28/7 (Annexes III).

M. Bliskov, président du groupe de travail pour les questions financières, qui a examiné ledit 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 28/14 (Voir Annexes II).

Le projet de décision sur 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 1969 est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/17 (Voir Annexes I).

Le Président remercie M. Bliskov, 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 12 heures 30 minutes.

Le Président de la
Commission du Danube

Signé: Dr K. ENDERL

Le Secrétaire de la
Commission du Danube

Signé: D. JOVIĆ

P R O C E S - V E R B A L

N^o 145

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 9 mars 1970
à Budapest

Président - M. Enderl

Représentants

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

La séance est ouverte à 10 heures.

Le Président salue le Représentant de l'Union Internationale des Télécommunications, M. Petit, venant d'arriver à la session.

La session examine le point 1 de l'ordre du jour "Questions nautiques".

M. Bannov, 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 28/18 (Voir Annexes II).

M. Kojouharov (Bulgarie) souligne que le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques, soumis à la présente session récapitule les résultats de la coopération fructueuse entre les représentants des autorités compétentes des pays danubiens, et du travail qualifié de l'Appareil de la Commission. La délégation bulgare relève avec satisfaction les bons résultats obtenus dans le cadre de l'élaboration commune des questions nautiques et souligne en premier lieu la valeur des publications telles que l'"Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube" et la "Carte de pilotage du secteur Lom - Silistra". Cette instruction, dit M. Kojouharov, est d'une grande utilité, et en particulier pour les organisations s'occupant des questions de l'entretien et du balisage du chenal; en outre, elle présente une grande importance pour les bateliers, car sa mise en application assure que le chenal soit balisé le long du parcours navigable du fleuve selon une méthode uniforme. Quant à la Carte de pilotage, les bateliers témoigneront un intérêt particulier à son égard, car elle constituera pour eux un ouvrage précieux qui leur servira dans leur travail quotidien.

En ce qui concerne les questions du passage sur le Danube, mode de navigation qui soulève de nombreux problèmes d'ordre nautique, la Commission du Danube s'en occupe

depuis 1969, dit M. Kojouharov. Les premiers échanges de vues et d'informations entre les pays, réalisés au sein de la Commission du Danube, permettent d'espérer qu'une grande partie de ces questions trouveront prochainement leur solution, ce qui accélèrera le progrès de ce mode de navigation moderne.

En rapport avec le développement de la navigation danubienne et par suite de l'équipement des bâtiments en appareils-radar modernes, la Commission du Danube a effectué un grand travail entre les XXVII^e et XXVIII^e sessions dans le domaine de l'élaboration des questions portant sur les caractéristiques et l'utilisation des réflecteurs radar indispensables pour pouvoir mettre à profit les possibilités qu'offre le radar. La délégation bulgare exprime sa reconnaissance aux autorités compétentes hongroises qui ont accompli un travail préparatoire important en cette matière.

Poursuivant son intervention, M. Kojouharov note que bien que de grands pas aient déjà été faits dans le domaine de l'utilisation de codes dans la navigation danubienne, il reste encore beaucoup à faire pour résoudre définitivement ce problème.

M. Kojouharov estime que le travail entamé en vue d'une nouvelle édition de l'Indicateur kilométrique du Danube est fort utile. Cet Indicateur reflètera les modifications survenues au cours des 16-17 dernières années et sera un ouvrage de référence que les bateliers apprécieront hautement.

En conclusion, M. Kojouharov constate que le rapport soumis à l'examen de la session reflète bien l'activité du groupe de travail pour les questions nautiques et déclare que la délégation bulgare est d'accord avec le projet de décision proposé.

M. Seferna (Tchécoslovaquie) dit que la délégation tchécoslovaque accorde une grande attention à toutes les questions qui, dans le cadre de la Commission du Danube, touchent directement les intérêts de la navigation et ont

pour but d'améliorer les conditions existantes sur cette voie navigable.

La délégation tchécoslovaque estime que la publication, par la Commission du Danube, de la Carte de pilotage du secteur Lom - Silistra revêt une grande importance du point de vue de la navigation, car elle servira les besoins du travail quotidien des bateliers, qui ainsi constateront directement son utilité.

Grâce au concours des autorités compétentes des pays danubiens, l'Appareil de la Commission a préparé et fait paraître en juin 1969 l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube. La délégation tchécoslovaque est persuadée que cette Instruction permettra d'améliorer encore davantage le balisage sur le Danube et d'accroître la sécurité de la navigation.

Poursuivant son intervention, M. Šeferna relève l'importance des premiers pas faits au sein de la Commission du Danube dans le domaine de l'introduction de nouvelles méthodes de navigation, ayant en vue l'élaboration des questions en rapport avec le poussage et l'utilisation de nouveaux moyens de radiocommunications. La solution de ces questions et la mise en application des méthodes modernes serviront sans aucun doute à rendre la navigation encore plus opérative, plus rentable et en augmenteront la sécurité.

M. Šeferna conclut son allocution en déclarant que la délégation tchécoslovaque est d'accord avec le rapport du groupe de travail pour les questions nautiques et le projet de décision proposé.

M. Marinescu (Roumanie) se prononçant au nom de la délégation roumaine, note avec satisfaction le bon résultat du travail développé au sein de la Commission du Danube dans le domaine des questions nautiques. Après avoir examiné en détail toutes les questions d'ordre nautique qui ont figuré à l'ordre du jour de la présente session, ainsi que dans le plan de travail pour la période écoulée, nous avons constaté, ensemble avec les autres délégations

- dit M. Marinescu - que, grâce au concours des autorités compétentes des pays danubiens, toutes les tâches qui s'y rapportent ont été accomplies avec succès. La délégation roumaine remercie l'Appareil de la Commission pour son bon travail et, d'autre part, désire souligner les résultats obtenus par le groupe de travail sous la présidence de M. Bannov. La délégation roumaine souligne le concours accordé par les organismes compétents en ce qui concerne la publication des cartes de pilotage et relève l'importance du projet de plan de travail pour la période future qui prévoit l'élaboration de nombreuses questions du domaine de la navigation.

En conclusion, M. Marinescu déclare que la délégation roumaine est d'accord avec le rapport présenté et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

M. Petit (Union Internationale des Télécommunications) note que grâce à l'action de la Commission du Danube, la navigation danubienne est en train de franchir un pas important dans le domaine des radiocommunications et de l'utilisation des codes. En fait, le groupe de travail recommande à la Commission du Danube la continuation des travaux sur les codes, qui sont en ce moment en pleine réorganisation à la suite des décisions prises par des conférences qui se sont déroulées sous l'égide de l'UIT. Le groupe de travail recommande également la continuation des travaux qui peuvent conduire à l'utilisation de la radiotéléphonie sur ondes métriques dans la navigation danubienne, et ceci également est certainement un grand pas vers le progrès. En conclusion, M. Petit exprime la satisfaction de l'UIT devant les décisions que la Commission du Danube est en train de prendre.

M. Pfusterschmid (Autriche) déclare que la délégation autrichienne se joint à l'appréciation donnée par les délégations des pays amis à l'activité de la Commission dans le domaine de l'élaboration des questions nautiques. Il estime que l'année 1970 marquera un grand pas en avant dans la modernisation des conditions de la navigation sur le Danube.

La délégation autrichienne remercie les délégations des autres pays pour leur bonne coopération au sein du groupe de travail, ainsi que le Secrétariat de la Commission et le président du groupe de travail, M. Bannov.

La délégation autrichienne votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et pour le projet de décision proposé.

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 28/26 (Voir Annexes I).

Le Président remercie le président du groupe de travail pour les questions nautiques, M. Bannov, tous les membres de ce groupe et l'Appareil de la Commission pour avoir mené à bonne fin les tâches qui leur ont été confiées par 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 28/19 (Voir Annexes II).

M. Piliaev (Union Soviétique) note que les questions techniques, traitées dans le rapport du groupe de travail, méritent une grande attention du point de vue de la navigation danubienne. Remplissant ses fonctions prévues par les dispositions de la Convention de 1948, - dit M. Piliaev -, la Commission a soumis à l'examen de la session l'Information sur l'entretien du chenal navigable par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales. Cette Information contient des données qui reflètent entièrement le volume annuel et le caractère des travaux exécutés pour assurer les gabarits de chenal adéquats. Ceci permet de conclure que grâce aux efforts communs des Etats

danubiens et des Administrations fluviales spéciales, le chenal est maintenu dans un état de navigabilité approprié.

Un travail utile a été accompli en ce qui concerne l'établissement de l'Information au sujet des possibilités d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube. Cette Information permet de constater que la prévision des profondeurs sur les seuils est un problème hydrologique complexe dont la solution pratique, permettant de publier ces prévisions pour le Danube, demande encore du temps. Pour cette raison, la délégation soviétique est d'avis que l'Appareil de la Commission devrait revenir sur ce problème au fur et à mesure de l'expérience qu'auront acquise les pays danubiens dans ce domaine.

En conclusion, M. Piliaev, remercie M. Marinescu pour la compétence avec laquelle il a dirigé les travaux du groupe de travail et déclare que la délégation soviétique approuve le rapport présenté et votera pour son adoption.

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

La décision sur les questions techniques est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/27 (Voir Annexes I).

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

La session passe à l'examen du point 3 de l'ordre du jour: "Questions hydrométéorologiques".

M. Marković, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, présente le rapport du groupe de travail - doc. CD/SES 28/20 (Voir Annexes II).

M. Péczely (OMM) salue, au nom de l'OMM, tous les participants à la XXVIII^e session de la Commission, et dit

que la tradition selon laquelle l'OMM délègue toujours ses représentants aux sessions de la Commission du Danube témoigne de ce que cette Organisation suit avec beaucoup d'attention l'activité de la Commission. La consolidation de nos relations, poursuit M. Péczely, est surtout motivée en rapport avec le programme de la Décennie Hydrologique Internationale, auquel l'OMM prend une part active. La coopération entre les pays dans le cadre de la Commission du Danube contribue largement et concourra à trouver une solution aux divers problèmes qui se posent dans les domaines de l'hydrométéorologie et de l'hydrologie.

Les différentes commissions de l'OMM déploient une grande activité dans le domaine de l'élaboration des méthodes modernes de prévision hydrologique et dans celui de la création des moyens de télécommunications qui ouvrent des possibilités pour la transmission des prévisions. C'est pour cette raison que l'OMM constate avec plaisir que la XXVIII^e session a accordé une attention particulière à ces questions du point de vue de la navigation. Dans ce contexte, M. Péczely exprime sa certitude que les services des pays danubiens qui s'occupent de l'hydrométéorologie et de la météorologie et qui mettent en application les recommandations de l'OMM accorderont à la Commission du Danube tout leur concours pour trouver des solutions aux problèmes hydrométéorologiques du bassin danubien.

M. Péczely termine son allocution en souhaitant du succès aux travaux de la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

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

La décision sur les questions hydrométéorologiques est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/28 (Voir Annexes I).

Le Président remercie M. Marković, président du groupe de travail pour les questions hydrométéorologiques, tous les membres de ce groupe et l'Appareil de la Commission pour avoir accompli avec succès les tâches dont les a chargés la session.

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 28/21 (Voir Annexes II).

M. Marinescu (Roumanie) - Pas à pas, les problèmes statistiques ont gagné une importance particulière dans l'activité de l'Appareil de la Commission, dit M. Marinescu. Ceci est le résultat de la nécessité de moderniser les méthodes et l'analyse des prévisions du domaine des transports sur le Danube. Chaque année on peut constater que les spécialistes de la Commission du Danube s'efforcent d'apporter des améliorations dans leur activité dans le domaine statistique en élaborant des annuaires de plus en plus complets, donnant des données utiles aux organismes compétents des pays danubiens.

Pendant la réunion du groupe de travail pour les questions statistiques, les spécialistes ont exprimé leur haute appréciation de l'activité de l'Appareil dans ce domaine, et la délégation roumaine est d'avis que l'Appareil de la Commission mérite cette appréciation de son activité. Toutefois, de l'avis de la délégation roumaine, le moment est venu où l'Appareil doit faire encore un pas en avant pour examiner et approcher la possibilité d'élaborer des formulaires statistiques qui permettraient de publier des données optima sur les transports intéressant la navigation danubienne. La délégation roumaine pense que les futurs relevés statistiques édités par la Commission devront donner aux organismes compétents des pays danubiens la possibilité d'utiliser ces données dans les calculs mécaniques, qui sont de plus en plus appliqués de nos jours.

Remerciant le groupe de travail, et tout spécialement M. Fekete, pour le très bon travail qui a été effectué, M. Marinescu déclare que la délégation roumaine est d'accord avec le rapport présenté et votera pour l'adoption du projet de décision proposé.

M. Pfusterschmid (Autriche) communique que la délégation autrichienne apprécie le rapport du groupe de travail et qu'elle y donne son accord. De l'avis de la délégation autrichienne, le travail du groupe pour les questions statistiques est très important, car les statistiques donnent la matière de base pour tout le travail de la Commission.

Se prononçant au nom de la délégation autrichienne, M. Pfusterschmid remercie tous les membres du groupe de travail, et en particulier M. Fekete, pour leur activité fructueuse.

M. Piliaev (Union Soviétique) prend note avec satisfaction du bon travail effectué par le groupe de travail pour les questions statistiques, avec M. Fekete en tête, ainsi que des déductions figurant dans le rapport.

Déjà à la session précédente, il a été constaté - dit M. Piliaev -, que d'année en année les annuaires statistiques publiés par la Commission deviennent plus riches, tant au point de vue de leur structure que de leur contenu. L'Annuaire pour 1968 contient également de nouvelles données d'un grand intérêt pratique, notamment les données sur les transports de marchandises effectués entre des ports étrangers.

Poursuivant son intervention, M. Piliaev relève la valeur des informations préparées par l'Appareil, informations qui ont permis d'obtenir un tableau très clair des problèmes statistiques traités par la présente session. Il souligne le fait que c'est grâce à l'esprit de compréhension et de collaboration qui régnait entre les membres du groupe de travail que des déductions et des propositions communes ont pu être établies en ce qui concerne la poursuite du travail dans le domaine statistique.

En conclusion, M. Piliaev déclare que la délégation soviétique votera pour l'adoption du rapport sur les questions statistiques.

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 28/29 (Voir Annexes I).

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

La séance est levée à 11 heures 35 minutes.

Le Président de la
Commission du Danube

Signé: Dr K. ENDERL

Le Secrétaire de la
Commission du Danube

Signé: D. JOVIĆ

P R O C E S - V E R B A L

N^o 146

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 13 mars 1970
à Budapest

Président - M. Enderl

Représentants

République d'Autriche	- M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	- M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	- M. Jakus
République Socialiste de Roumanie	- M. Turcus
République Socialiste Tchèqueoslovaque	- M. Dvorsky
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Jovič

La séance est ouverte à 10 heures.

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. Seferna, président du groupe de travail chargé de l'examen du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, présente le rapport du groupe de travail - doc. CD/SES 28/22 (Voir Annexes II).

M. Turcuş (Roumanie) constate avec satisfaction que l'examen de la question de l'organisation du Secrétariat et des Services, qui figure depuis quelques années déjà au plan de travail de la Commission du Danube, a été achevé aussi bien dans le cadre des réunions des groupes d'experts que dans celui des groupes de travail et qu'ainsi la séance actuelle a la possibilité d'adopter le tableau du personnel et la liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat. La délégation roumaine estime que l'adoption de ce nouveau tableau, qui entrera en vigueur le 1^{er} mai 1972, contribuera sans aucun doute à accroître l'efficacité de l'activité de la Commission du Danube et répondra ainsi aux exigences que pose la vie.

Sous ce rapport, la délégation roumaine remercie les délégations de tous les pays-membres d'avoir cherché à trouver une solution unanime au problème traité, ce qui a donné la possibilité d'élaborer des documents acceptables pour tous; elle remercie également l'Appareil de la Commission pour avoir préparé une documentation utile, ainsi par exemple les qualifications professionnelles qui seront exigées des fonctionnaires de l'Appareil.

La délégation roumaine considère fort importante la recommandation qui figure dans le rapport du groupe de travail, selon laquelle il serait indiqué que la répartition des postes entre les pays-membres soit effectuée aussi tôt que possible, et pas plus tard que le 1^{er} mai 1971.

M. Turcuș remercie M. Șeferna, président du groupe de travail, pour la bonne conduite des travaux de ce groupe, qui a contribué à ce que ce groupe arrive à des solutions positives, et déclare que la délégation roumaine votera pour l'adoption du rapport du groupe de travail et du projet de décision.

M. Stalio (Yougoslavie) note que la délégation yougoslave a pris une part très active à l'examen de la question du perfectionnement du travail du Secrétariat de la Commission du Danube et trouve nécessaire d'établir une structure de travail basée sur la nouvelle structure du Secrétariat.

La délégation yougoslave maintient son opinion que la tâche fondamentale et l'essence de l'activité de la Commission du Danube consistent à exécuter les tâches prévues par la Convention de 1948.

Nous avons discuté pratiquement deux ans la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat - dit M. Stalio -, et la délégation yougoslave estime qu'un pas important a été fait en direction de la solution définitive de ce problème.

La nouvelle structure, ainsi que le tableau du personnel et la liste des employés non inscrits au tableau du personnel, soumis à l'adoption de cette séance plénière, représentent une bonne base pour les travaux futurs dans ce domaine.

La délégation yougoslave considère que le perfectionnement de l'activité du Secrétariat ne consiste pas seulement en une mesure d'organisation, mais aura à assurer également l'exécution de tâches concrètes dans l'intérêt de la navigation, c'est-à-dire des tâches pour la solution desquelles a été créée la Commission du Danube.

En conclusion, M. Stalio déclare que la délégation yougoslave continuera à déployer ses efforts afin de contribuer à l'obtention de résultats communs qui pourront satisfaire les besoins de la navigation. La délégation

yougoslave votera pour l'approbation du rapport et l'adoption du projet de décision.

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

La décision sur le "Perfectionnement du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube" est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/36 (Voir Annexes I).

Le Président remercie M. Šeferna, président du groupe de travail chargé de l'examen du point 5 de l'ordre du jour et tous les participants aux travaux de ce groupe, ainsi que l'Appareil de la Commission pour avoir mené à bonne fin les tâches que leur a confiées la session.

La session passe aux points 6.a) et 6.b) de l'ordre du jour, à savoir à l'examen de la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü, sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque et du rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü.

M. Schlaffer, président du groupe de travail chargé de l'examen de la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü, présente le rapport du groupe de travail et l'annexe au rapport: "Déclaration commune des délégations de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise" - doc. CD/SES 28/25 (Voir Annexes II).

M. Jović (Yougoslavie), se prononçant au nom de la délégation yougoslave, exprime sa satisfaction des résultats fructueux auxquels a abouti le groupe de travail qui avait été chargé de la tâche responsable de présenter à la session un projet de solution en connexion avec la proposition commune des Gouvernements amis de la République

Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise. Ainsi figure pour la première fois à l'ordre du jour de la Commission du Danube, avec l'accord général de toutes les délégations, des problèmes découlant de l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube de 1948. Cette Annexe avait laissé le soin à la Commission du Danube d'apprécier les catégories et l'importance des problèmes liés à l'entretien du chenal navigable sur le secteur Gabčíkovo - Gönyü et de présenter, en conformité avec la Convention, les mesures à entreprendre en vue de les résoudre.

Pour la Yougoslavie, cela consiste, et je crois - dit M. Jovič - que cela consiste aussi pour tous les pays riverains, à rechercher les solutions les plus propices à la navigation et reflétant de ce fait les intérêts communs de tous les pays.

Grâce à une telle approche du problème - poursuit M. Jovič - le groupe de travail a été en mesure de formuler d'une manière constructive et efficace des propositions adoptées à l'unanimité, chargeant les estimés experts des pays danubiens d'examiner minutieusement, et avec un sens des responsabilités, tous les aspects de ce problème et de soumettre à la Commission les solutions les plus opportunes pour examen définitif.

L'activité déployée par les experts a toujours été caractérisée par l'esprit de compréhension et de coopération mutuelles. Grâce à cet esprit, avaient été créées au sein de la Commission des conditions permettant d'aboutir, malgré les difficultés passagères, aux solutions les plus acceptables. Aussi, la délégation yougoslave exprime-t-elle l'espoir qu'avec le concours apprécié des experts tchécoslovaques et hongrois les résultats positifs ne feront ni cette fois-ci défaut. Je tiens à affirmer - dit M. Jovič - que les experts yougoslaves ne ménageront aucun effort pour apporter leur contribution positive au règlement de ce problème fort complexe.

Poursuivant son intervention, M. Jovič exprime sa vive satisfaction de la façon dont les experts ont achevé

les discussions menées depuis déjà assez longtemps au sujet du problème Rajka - Gönyü, permettant de le résoudre finalement par une décision unanime, qui peut être pleinement mise en oeuvre. Je forme l'espoir - dit M. Jovič - que la Commission du Danube mettra à profit cette expérience positive dans le règlement des problèmes auxquels elle sera confrontée dans son activité future.

En conclusion, M. Jovič souligne que l'esprit de coopération, de compréhension mutuelle et de respect des intérêts de tous les pays régnant au sein de la Commission est la meilleure garantie de ce que le travail de la Commission sera également couronné de succès à l'avenir.

M. Pfusterschmid (Autriche) félicite le groupe de travail d'avoir trouvé une procédure qui est en pleine conformité avec la Convention et remercie également toutes les délégations qui ont pris part aux travaux de ce groupe, et surtout les délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque pour l'esprit de compréhension mutuelle dont elles ont fait preuve.

La délégation autrichienne espère - dit M. Pfusterschmid - que le groupe d'experts, dont on envisage la convocation, trouvera des possibilités de solution du problème, car le sort et le régime du secteur traité est d'un grand intérêt pour l'Autriche. Il s'agit du secteur donnant immédiatement accès au secteur autrichien. Ainsi, la majeure partie du trafic qui passe par ce secteur est destinée pour l'Autriche ou provient de l'Autriche.

Etant donné l'intention du Gouvernement autrichien d'augmenter les échanges économiques et commerciaux avec les pays danubiens, il est très sensible à l'égard de tout ce qui pourrait diminuer les possibilités d'échange avec ses voisins danubiens.

En conclusion, M. Pfusterschmid fait part de l'espoir de la délégation autrichienne que le groupe d'experts se penchera sur cette question avec toute responsabilité, ayant en vue l'intérêt de la navigation sur le Danube.

M. Cristescu (Roumanie) exprime la satisfaction de la délégation roumaine quant à l'atmosphère d'entente et à l'esprit de compréhension dans lesquels se sont déroulées les discussions concernant l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü.

La délégation roumaine considère - dit M. Cristescu - qu'à cette fin ont contribué l'attitude d'entente de toutes les délégations et surtout le fait que les discussions qui se sont déroulées au sein du groupe de travail ont été placées dans le cadre des prévisions de l'Annexe II de la Convention, fait pour lequel la délégation roumaine remercie tout particulièrement les délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque ainsi que M. Schlaffer, président du groupe de travail, membre de la délégation autrichienne, qui a grandement contribué au succès des travaux de ce groupe.

Nous espérons - dit M. Cristescu - que l'atmosphère qui a présidé aux discussions de cette question présidera aussi à la solution des questions qui se trouvent encore à l'ordre du jour de la Commission, pour trouver une solution unanimement acceptable pour tous les Etats danubiens et en même temps utile pour le développement de la coopération entre les pays membres de la Commission.

Les organismes compétents roumains, sur la base de la position de principe de leur pays, qui est bien connue, accorderont toute leur contribution pour trouver une solution à ce problème.

Achevant son intervention, M. Cristescu déclare que la délégation roumaine votera en faveur du projet de décision présenté.

Le projet de décision sur le point 6 est mis au vote.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/37 (Voir Annexes I).

Le Président remercie M. Schlaffer, tous les membres du groupe de travail chargé de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur Gabčíkovo - Gönyü ainsi que l'Appareil de la Commission pour le bon accomplissement de leur tâche.

La session examine les points 8, 9 et 10 de l'ordre du jour, à savoir: "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"; "Projet de plan de travail pour la période de mars 1970 à mars 1971" et "Changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation".

M. Maschke, président du groupe de travail chargé de l'examen desdites questions, présente le rapport du groupe de travail - doc. CD/SES 28/31 (voir Annexes II), et note dans son intervention que le groupe de travail a discuté à fond la question du changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'AIPCN et a conclu qu'un tel changement serait d'un grand intérêt pour la Commission du Danube.

En ce qui concerne la manière de procéder, le groupe de travail n'a pas estimé approprié d'introduire un point séparé dans son projet de décision, mais a trouvé utile d'indiquer dans le rapport même la manière dont il fallait trancher cette question; le groupe de travail recommande de prier le Président et le Secrétaire de la Commission du Danube de prendre les mesures nécessaires auprès de l'AIPCN. En approuvant le rapport présenté - dit M. Maschke -, la session approuvera cette manière de résoudre la question.

M. Uherik (Tchécoslovaquie), au nom de la délégation tchécoslovaque, note avec satisfaction qu'avec le concours des autorités compétentes des pays danubiens, la Commission du Danube a accompli les tâches assignées par la XXVII^e session. L'examen du Rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail pour la période 1969/1970 témoigne de ce que l'Appareil a mené à bonne fin les tâ-

ches dont il a été chargé, ce qui a permis à la présente session d'adopter des documents très importants dans lesquels une attention toute particulière est accordée à la solution des problèmes nautiques, techniques, hydrométéorologiques et statistiques.

La délégation tchécoslovaque estime que les publications de la Commission du Danube, comme par exemple l'Information sur l'entretien du chenal du Danube sur le secteur Regensburg - Sulina, les Fiches des seuils sur le Danube et d'autres encore sont d'une grande valeur pour la navigation.

Un travail fructueux a été également effectué dans le domaine du perfectionnement du relevé statistique et de la publication des Annuaires statistiques qui contiennent des données plus complètes sur la navigation danubienne. L'Information sur l'élaboration - au sein des organisations internationales et dans le cadre d'accords multilatéraux - des questions liées aux transports en containers sera également utile pour les organisations intéressées.

Le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période à venir, soumis à l'approbation de la séance plénière actuelle prévoit de nombreuses tâches d'une grande importance pour la navigation. La délégation tchécoslovaque désire souligner l'importance de la Carte de pilotage du Bas-Danube, dont la publication signifie que l'année prochaine les bateliers seront en possession de cartes de pilotage qui couvriront tout le parcours navigable du fleuve.

Du point de vue pratique, le travail sur les questions en rapport avec le poussage, l'utilisation du radar, l'amélioration du système des radiocommunications, est d'une grande importance pour la navigation; il en est de même pour d'autres travaux, par exemple la préparation du schéma d'un nouvel indicateur kilométrique du Danube, et d'autres encore.

Partant de ce qui précède, la délégation tchécoslovaque est d'accord avec les conclusions du groupe de travail

chargé de l'examen du Rapport du Directeur et du projet de plan de travail et votera en faveur du projet de décision présenté - dit M. Uherik en achevant son intervention.

M. Titov (Union Soviétique) dit que l'activité déployée par l'Appareil de la Commission au cours de la période de mars 1969 à mars 1970 est pleinement reflétée dans le Rapport du Directeur comme dans celui du groupe de travail.

La délégation soviétique relève l'ampleur du travail accompli par l'Appareil de la Commission et exprime son accord avec l'appréciation qui lui a été donnée.

Le rapport sur l'activité de la Commission au cours de la période mentionnée témoigne de la réalisation des mesures qui figuraient dans le plan de travail, et étaient fondées sur les besoins de la navigation danubienne.

Les résultats de l'activité de la Commission en ce qui concerne sa participation aux travaux d'organisations internationales s'occupant des problèmes du transport par voie d'eau méritent aussi une appréciation positive.

Le projet de plan de travail de la Commission, proposé pour la période de mars 1970 à mars 1971, accorde une attention particulière à la solution des questions techniques, nautiques, hydrologiques et statistiques qui sont d'une grande portée pratique pour la navigation danubienne.

De l'avis de la délégation soviétique, ce contenu du projet de plan de travail répond aux tâches assignées par la Convention de 1948 et contribuera à améliorer encore davantage les conditions de la navigation sur le Danube.

La délégation soviétique estime que le plan de travail est un document important, qui fixe l'activité de la Commission du Danube appelée à servir la cause de la coopération internationale entre les pays du bassin danubien.

L'esprit de compréhension, le désir de rechercher des solutions acceptables pour tous les pays-membres président constamment dans les travaux de la Commission.

En ce qui concerne sa position dans le domaine de la coopération des pays danubiens et de l'activité de la Commission du Danube, l'Union Soviétique se fonde sur les principes du respect, de la compréhension et de l'égalité, qui constituent la base de toute sa politique extérieure dont les fondements ont été posés par le fondateur de notre Etat, V.I. Lénine, dont le centenaire de la naissance est célébré actuellement par toute l'humanité progressiste. Partant de ces principes, la délégation soviétique cherche toujours dans son travail au sein de la Commission du Danube à trouver des solutions acceptables pour tous les pays.

M. Titov exprime à M. Maschke, président du groupe de travail et à tous les membres du groupe les remerciements de la délégation soviétique pour leur activité fructueuse et déclare que la délégation soviétique est d'accord avec le rapport du groupe de travail et va voter pour l'adoption du projet de plan de travail proposé.

M. Kojouharov (Bulgarie) note que le rapport du Directeur et le rapport du groupe de travail ont permis à la délégation bulgare de tirer la conclusion que toutes les tâches prévues dans le plan de travail de la Commission du Danube pour la période considérée ont été accomplies avec succès.

L'Appareil et le Secrétariat de la Commission ont concentré leurs efforts à la préparation et à la publication de divers documents nécessaires pour la poursuite de l'amélioration des conditions de la navigation sur le Danube.

Sans vouloir s'arrêter sur les détails de l'activité de la Commission dans le domaine des publications, M. Kojouharov juge nécessaire de souligner que la qualité des publications parues contribue à rehausser l'autorité de la Commission du Danube à l'échelle internationale et constate que ces publications sont hautement estimées par les bateliers.

La délégation bulgare estime qu'il est juste que la Commission du Danube accorde une attention particulière aux questions d'ordre nautique, hydrotechnique et hydro-météorologique; aussi, les résultats obtenus dans ces domaines sont-ils d'une grande importance pour la navigation danubienne.

La documentation élaborée par la Commission du Danube sur les questions statistiques est d'une très grande valeur et présentera une bonne base pour la prévision du développement de la navigation danubienne.

Le projet du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 - dit M. Kojouharov - contient des questions d'une grande portée pratique pour la navigation. Ce plan est très chargé et son accomplissement nécessitera une bonne coopération entre les pays danubiens et de même un travail assidu de la part des Services et du Secrétariat de la Commission.

En conclusion, M. Kojouharov déclare que la délégation bulgare approuve le rapport du groupe de travail sur le rapport du Directeur et le projet de plan de travail, et votera pour le projet de décision proposé.

M. Petit (Union Internationale des Télécommunications), se référant aux points 7, 8 et 9 du projet de plan de travail, présenté à l'approbation de la session, et qui met en présence des travaux de la Commission dans le domaine de la désignation des voies de radiocommunications sur ondes métriques, exprime le grand intérêt de l'UIT pour cette question dont la solution n'est pourtant pas encore très prochaine. M. Petit assure la Commission du Danube que l'UIT de son côté fera tout ce qu'elle pourra pour promouvoir une solution et pour aider la Commission dans toute la mesure où elle le pourra et ce dans l'intérêt des deux Organisations et finalement dans l'intérêt de la sécurité de la navigation sur le Danube.

Le projet de décision aux points 8, 9 et 10 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision sur 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 1969 à mars 1970 et sur le projet de plan de travail pour la période de mars 1970 à mars 1971, ainsi que sur le changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'AIPCN est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/38 (Voir Annexes I).

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

La séance est levée à 11 heures 30 minutes.

Le Président de la
Commission du Danube

Signé: Dr K. ENDERL

Le Secrétaire de la
Commission du Danube

Signé: D. JOVIC

P R O C E S - V E R B A L

N^o 147

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

Séance tenue le 14 mars 1970
à Budapest

Président - M. Enderl

Représentants

République d'Autriche	- M. Enderl
République Populaire de Bulgarie	- M. Bogdanov
République Populaire Hongroise	- M. Jakus
République Socialiste de Roumanie	- M. Turcuş
République Socialiste Tchécoslovaque	- M. Dvorsky
Union des Républiques Socialistes Soviétiques	- M. Titov
République Socialiste Fédérative de Yougoslavie	- M. Jovič

La séance est ouverte à 10 heures 5 minutes.

La session examine le point 11 de l'ordre du jour: "Projet de budget de la Commission du Danube pour 1970".

M. Bliskov, président du groupe de travail pour les questions financières, présente le rapport du groupe de travail - doc. CD/SES 28/34 (Voir Annexes II).

Le projet de décision au point 11 de l'ordre du jour est mis au vote.

La décision concernant le budget de la Commission du Danube pour 1970 est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/39 (Voir Annexes I).

La session examine le point 12 de l'ordre du jour: "Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXIX^e session de la Commission du Danube".

L'ordre du jour à titre d'orientation de la XXIX^e session est mis au vote et adopté à l'unanimité - doc. CD/SES 28/40 (Voir Annexes I).

La session examine le point 13 de l'ordre du jour: "Divers".

M. Pfusterschmid (Autriche) propose la candidature de M. Christ, ressortissant autrichien, au poste de Directeur-adjoint pour la Comptabilité, et note que M. Christ est un des fonctionnaires les plus expérimentés de l'administration du Ministère des Affaires Etrangères, dans le cadre duquel il a souvent été chargé de dresser le budget. La délégation autrichienne espère - dit M. Pfusterschmid - qu'ayant en vue l'expérience de travail à l'étranger que possède M. Christ, sa connaissance excellente de la langue française et ses efforts d'apprendre la langue russe, il pourra, comme son prédécesseur, accomplir ses tâches avec succès. Il prie donc qu'on lui accorde pleine confiance.

Le projet de décision concernant la nomination du directeur-adjoint pour la Comptabilité est mis au vote.

La décision est adoptée à l'unanimité - doc. CD/SES 28/41 (Voir Annexes I).

Le Président de la Commission du Danube, M. Enderl, constate qu'à l'issue de l'examen de toutes les questions figurant à l'ordre du jour, la XXVIII^e session a adopté des décisions unanimes, qui répondent aux intérêts de toutes les délégations. Ceci confirme que les tâches fixées pour la période écoulée en vue d'assurer les conditions optima pour la navigation sur le Danube, ont été accomplies avec succès.

Il convient de relever - dit M. Enderl - les décisions adoptées au sujet de questions telles que l'introduction de nouvelles méthodes de conduite des bâtiments sur le Danube, la publication des cartes de pilotage que les bateliers apprécient hautement, ainsi que la décision sur les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, dans lesquelles on peut constater un grand pas en avant.

C'est également avec grande satisfaction que l'on peut relever l'appréciation qu'ont donnée les délégations au cours des réunions des groupes de travail et des séances plénières aux travaux effectués dans les domaines nautique, technique, hydrométéorologique, statistique et d'organisation - poursuit M. Enderl. Cette appréciation témoigne aussi de l'intérêt que ces activités présentent pour la navigation danubienne.

Par l'adoption du plan de travail pour la prochaine période, la XXVIII^e session a fixé les tâches futures de la Commission et, par l'approbation du budget, elle a créé la base matérielle pour leur exécution.

Si nous pouvons constater aujourd'hui que les travaux de la Commission du Danube et de la présente session ont abouti à de bons résultats, j'estime - dit M. Enderl - que c'est en premier lieu grâce à la bonne volonté des dé-

légations, à leur désir de coopérer et à leur aspiration à l'entente mutuelle, et aussi grâce au concours des autorités compétentes des pays danubiens.

Le Président remercie tous les Représentants, les membres des délégations et tous ceux qui ont pris part aux travaux de la session et aussi les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission pour les efforts qu'ils ont déployés et le concours qu'ils ont accordé en vue de l'accomplissement des tâches de la Commission.

Le Président conclut en exprimant, en son propre nom et au nom de toutes les délégations présentes, sa sincère reconnaissance aux autorités compétentes hongroises pour l'excellent accueil et pour les conditions de travail favorables qu'elles assurent à la Commission du Danube sur le territoire de la République Populaire Hongroise et, souhaitant à tous une bonne santé et un bon retour dans leur pays, il déclare clôturée la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

La séance est levée à 11 heures 30 minutes.

Le Président de la
Commission du Danube

Signé: Dr K. ENDERL

Le Secrétaire de la
Commission du Danube

Signé: D. JOVIC

A N N E X E S

I

D E C I S I O N S

ORDRE DU JOUR

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

(Adopté à la séance plénière du 3 mars 1970)

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 sec-teurs 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 les 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. a) Discuter et décider la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque.

- b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü.

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. Changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation.
10. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971.
11. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1970.
12. Ordre du jour à titre d'orientation et date de convocation de la XXIX^e session de la Commission du Danube.
13. Divers.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME 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 1969

(Adoptée à la séance plénière du 3 mars 1970)

Ayant examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1969, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXVIII^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 1969;

Exécution du budget

Chapitre des recettes	5,483.248.-	forints
Chapitre des dépenses	5,330.945.-	forints

Bilan

Actif	152.302,59	forints
Passif	152.302,59	forints

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 28/7;

2. de transférer au budget pour 1970 le solde du budget pour 1969, dont le montant s'élève à 152.303 forints;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 28/14).

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions nautiques

(Adoptée à la séance plénière du 9 mars 1970)

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 XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications (doc. RE/1969-4);

2. d'introduire les modifications suivantes dans les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube (doc.CD/SES 24/18):

Article 2 - Organisation du service des radiocommunications

Remplacer dans la note à cet article les mots "au Règlement des radiocommunications de Genève (1959)" par "au Règlement des radiocommunications (édition de 1968), Genève".

Article 4 - Codes utilisés dans les radiocommunications

Biffer dans le texte les mots "en radiotélégraphie" et "en radiotéléphonie", et remplacer "à l'Appendice 13" par "à l'Appendice 13A".

Article 7 - Conditions techniques des installations radioélectriques et fréquences à utiliser dans le service à assurer

Ajouter à la fin du point 6 le texte suivant: "aux termes de la résolution n° Mar-14 (CAMR-1967)";

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques - doc. CD/SES 28/18.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions techniques

(Adoptée à la séance plénière du 9 mars 1970)

Après avoir discuté l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube, l'Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XXVIII^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 1968 au 1^{er} septembre 1969 - doc. CD/SES 28/12;

2. de prendre note de l'Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube - doc. CD/SES 28/2;

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 28/19.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions hydrométéorologiques

(Adoptée à la séance plénière du 9 mars 1970)

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

1. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques - doc. RE/1970-1;

2. de prendre note de l'Information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube - doc. CD/SES 28/8;

3. de prendre note de l'Information sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux - doc. CD/SES 28/4;

4. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques - doc. CD/SES 28/20.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE

concernant les questions statistiques

(Adoptée à la séance plénière du 9 mars 1970)

Après avoir examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le projet de formulaire St-4 précisé intitulé "Mouvement des marchandises entre les ports nationaux principaux et autres sur le Danube" et les indications méthodologiques sur la manière de le remplir;

de recommander aux pays danubiens de fournir les données selon ce formulaire à partir du 1^{er} janvier 1970;

2. de prendre note:

a) de l'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 (doc. CD/SES 28/9);

b) de l'Information sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans les pays danubiens dans le domaine des transports internationaux sur le Danube (doc. CD/SES 28/3);

c) de l'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 (doc. CD/SES 28/13);

d) de l'Information au sujet de l'organisation, à la Commission du Danube, du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit (doc. CD/SES 28/1);

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions statistiques - doc. CD/SES 28/21.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME 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 13 mars 1970)

Après avoir 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 sur cette question, la XXVIII^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 du Danube chargée de
l'examen des questions d'organisation (doc. RE/1969-3);

2. d'approuver le nouveau tableau du personnel du Sec-
rétariat de la Commission du Danube (doc. CD/SES 28/23)
et la liste des employés non inscrits au tableau du per-
sonnel du Secrétariat (doc. CD/SES 28/24) et de les mettre
en vigueur à partir du 1^{er} mai 1972;

3. que le tableau du personnel du Secrétariat et des
Services de la Commission du Danube (doc. CD/SES 18/3),
adopté par décision de la XVIII^e session, en date du 30
janvier 1960 (doc. CD/SES 18/28), et amendé par décision
de la XIX^e session, en date du 31 janvier 1961 (doc. CD/SES
19/7), perd sa validité à partir du 1^{er} mai 1972;

4. 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 28/22).

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant les questions liées à l'entretien du secteur
du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü

(Adoptée à la séance plénière du 13 mars 1970)

Après avoir examiné le point 6.a) de l'ordre du jour: "Discuter et décider la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque", et le point 6.b) de l'ordre du jour: "Rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü", ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen de ces questions, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de constater que la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque au point 6 de l'ordre du jour (Annexe I au doc.CD/SES 28/11) se situe dans le cadre de l'Annexe II à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et représente une bonne base pour la solution des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü;

2. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü (doc. RE/1969-2);

3. d'approuver le rapport du groupe de travail chargé de l'examen du point 6 de l'ordre du jour - doc. CD/SES 28/25.

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME 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 1969 à mars 1970 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971

(Adoptée à la séance plénière du 13 mars 1970)

En ce qui concerne 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 1969 à mars 1970, le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions susmentionnées, la XXVIII^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 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 28/10) et de l'approuver;

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 XXVII^e session;

3. d'adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/30);

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 pour la période de mars 1969 à mars 1970 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/31).

D E C I S I O N

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant le projet de budget de la Commission du Danube
pour 1970

(Adoptée à la séance plénière du 14 mars 1970)

Ayant examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1970, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1970 dans la somme de 5,419.100 forints pour son chapitre des recettes et de 5,419.100 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 28/35);

de fixer les annuités des Etats-membres pour 1970, 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 745.900 forints par Etat-membre;

2. de transférer au budget de la Commission pour 1970 le solde du bilan au 31 décembre 1969, qui s'élève à 152.303 forints et d'y inclure les autres recettes prévues qui se chiffrent à 45.497 forints;

3. de transférer en janvier 1971 - jusqu'à l'approbation du budget pour 1971 - la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1970, 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 28/34).

DECISION

DE LA VINGT-HUITIEME SESSION DE LA COMMISSION DU DANUBE
concernant la nomination du Directeur-adjoint
pour la Comptabilité

(Adoptée à la séance plénière du 14 mars 1970)

Sur la base de la proposition du Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube, et en vertu du point 39 des Règles de procédure, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

de nommer M. Erich CHRIST, citoyen de la République d'Autriche, au poste de Directeur-adjoint pour la Comptabilité avec la date du 6 octobre 1969.

PLAN DE TRAVAIL

de la Commission du Danube pour la période
de mars 1970 à mars 1971

(Adopté à la séance plénière du 13 mars 1970)

1. Publier la carte de pilotage du Danube du km 375 (Siliştra) au km 0 (Sulina) 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.
2. Préparer, sur la base de la documentation et des propositions reçues des pays danubiens, le schéma d'un nouvel Indicateur kilométrique du Danube, le diffuser à tous les pays danubiens et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques en 1970.
3. Préparer, sur la base des avis communiqués par les pays danubiens, pour publication en 1971, la Carte générale du Danube.
4. Rassembler les renseignements des pays danubiens et des administrations fluviales spéciales concernant l'introduction, sur leurs secteurs, des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube; dresser une information à ce sujet et la soumettre à l'examen de la XXIX^e session.
5. Rassembler les renseignements sur les endroits et installations aménagés dans les ports des Etats danubiens pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers ainsi que de leur mélange avec de l'eau; dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXIX^e session.

6. Préparer les projets suivants:

- a) Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube;
- b) Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage du Danube.
- c) Codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.

Diffuser lesdits projets à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées pour avis et propositions, et les soumettre à l'examen d'une réunion d'experts.

7. Recueillir les avis et les renseignements des autorités compétentes des pays danubiens au sujet de l'attribution et de l'utilisation des voies pour les communications sur ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube; synthétiser la documentation reçue, dresser une information et la diffuser à tous les pays danubiens.

8. convoquer en novembre 1970 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 du projet de Recommandations relatives aux principaux paramètres techniques des appareils-radar des bâtiments naviguant sur le Danube.
- b) Examen du projet de Recommandations relatives aux types optima de réflecteurs radar et au mode d'installation des réflecteurs sur les signaux de balisage sur le Danube.
- c) Examen du projet de codes applicables dans les radiocommunications sur le Danube.

- d) Examen de la question de l'utilisation des voies pour les communications sur ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube.
- e) Examen du schéma d'un nouvel Indicateur kilométrique du Danube.

Soumettre le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la XXIX^e session.

- 9. Recueillir, auprès des autorités compétentes des pays danubiens ayant de l'expérience dans la confection et l'utilisation des cartes-radar, des renseignements et des avis sur cette question; synthétiser la documentation reçue et dresser une information à diffuser à tous les pays danubiens.
- 10. Demander aux autorités compétentes des pays danubiens, en vue d'une étude ultérieure des questions liées au poussage, la documentation et les propositions sur les sujets suivants:
 - a) Unification des principes et des méthodes de détermination des paramètres fondamentaux de la manoeuvrabilité des convois poussés.

Etude de la manoeuvrabilité des convois poussés, par exemple la vitesse de giration (degrés/seconde), le déplacement latéral des convois, la distance et le temps d'arrêt dans la navigation vers l'aval.
 - b) Elaboration des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les aires de mouillage pour les convois poussés dans les rades, dans les ports ou à proximité des débarcadères.
 - c) Elaboration des principes fondamentaux d'une instruction relative aux prestations à fournir aux chalds et sections sans équipage.
 - d) Reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer.

e) Unification des installations de fixation, d'alimentation en énergie électrique et d'ancrage des convois poussés.

Synthétiser la documentation reçue et la diffuser aux pays danubiens et aux organisations intéressées aux fins de son examen ultérieur dans le cadre de la Commission du Danube.

11. Dresser, sur la base des avis reçus des autorités compétentes des pays danubiens, une liste des articles des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube nécessitant des commentaires; diffuser cette liste aux pays danubiens pour avis, synthétiser les avis reçus et soumettre cette synthèse à l'examen d'une réunion d'experts.

12. Dépouiller les données sur les seuils en 1969, 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 1969.

Entreprendre le rassemblement et le dépouillement des données pour 1970.

13. 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 1969 au 31 août 1970, ainsi que les données sur le régime des glaces de l'hiver 1969/1970; 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 XXIX^e session.

Publier en 300 exemplaires, sur ronéo, l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pendant la période du 1^{er} septembre 1968 au 31 août 1969.

14. Préparer, sur la base des propositions des pays danubiens dont dispose l'Appareil, un schéma d'Album des courbes du Danube dont le rayon de courbure est inférieur à 800 m. en aval de Vienne, et à 500 m. en amont de Vienne; le diffuser aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques.
15. Demander aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les renseignements sur les travaux qui sont envisagés pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube (travaux envisagés pour la période 1970-1975); dresser à ce sujet une information à soumettre à l'examen de la XXIX^e session.
16. Préparer, sur la base de la documentation dont dispose l'Appareil de la Commission du Danube, une information sur les liaisons Rhin - Main - Danube, Elbe - Oder - Danube, en vue d'une étude plus détaillée des problèmes qui peuvent se poser pour la navigation danubienne en rapport avec la réalisation de ces liaisons. Soumettre l'information à l'examen de la XXIX^e session.
17. Entreprendre, sur la base de la documentation disponible, l'élaboration d'une méthode de calcul de la fréquence des débits correspondant à une série de données reconstituées, ayant en vue la nécessité de poursuivre le travail dans le domaine du calcul de la fréquence des débits d'eau pour la détermination de l'étiage navigable et de régularisation (ENR).
18. Editer en 250 exemplaires, par photocopie, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1969; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1970.
19. Poursuivre la diffusion aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales des prévisions mensuelles des niveaux du Danube.

20. Dresser, sur la base des avis reçus des pays danubiens au sujet du nouveau projet de Recommandations relatives à la coordination du Service hydrométéorologique sur le Danube, une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre, avec ledit projet de Recommandations, à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.
21. Dresser un projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre en vue de préciser les données de débits d'eau pour la période de 1940 jusqu'à nos jours, et le diffuser aux pays danubiens pour avis. Synthétiser la documentation reçue et la soumettre, avec le projet de Recommandations, à l'examen d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.
22. Convoquer en octobre 1970 une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:
- a) Examen du projet de Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube.
 - b) Examen du projet de Recommandations relatives aux mesures à prendre pour préciser les données de débits d'eau couvrant la période de 1940 jusqu'à nos jours.
 - c) Examen du schéma de l'Album des courbes du Danube.
- Soumettre le rapport de la réunion à l'examen de la XXIX^e session.
23. Entreprendre l'élaboration du schéma de l'Ouvrage de référence hydrologique du Danube pour la période de 1921 à 1970.
24. Après la réception de la documentation des autorités compétentes de la République Populaire Hongroise relative à la détermination de l'ENR, charger l'Appareil de diffuser cette documentation aux autorités compétentes de tous les pays danubiens pour avis et propositions,

de synthétiser les avis et propositions reçus et de soumettre cette synthèse à l'examen d'une réunion d'experts.

25. Poursuivre, sur la base de la documentation dont dispose l'Appareil de la Commission, l'élaboration d'une méthode de prévision à longue échéance des bas niveaux en accordant une attention particulière à la détermination des caractéristiques optima requises pour pronostiquer le nombre de jours avec niveaux inférieurs à l'ENR.
26. Préparer et publier par photocopie, en 400 exemplaires, l'Annuaire statistique pour 1969; entreprendre le rassemblement des données en vue de la publication de l'Annuaire 1970.
27. Sur la base des données statistiques dont dispose l'Appareil de la Commission, dresser une information sur le développement de la navigation danubienne, sur les transports de marchandises et de passagers, le trafic-marchandises des ports danubiens et la flotte danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969, et diffuser cette information à tous les pays danubiens.
28. Rééditer le formulaire St-4 précisé pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises en cabotage.
29. Demander aux autorités compétentes des pays danubiens, selon le questionnaire élaboré par l'Appareil de la Commission, les données nécessaires pour l'établissement d'une information sur le trafic-marchandises en perspective sur le Danube en 1970-1975; diffuser cette information aux pays danubiens.
30. Examiner les possibilités de réaliser le relevé statistique des transports en containers par voie du Danube à l'aide des formulaires déjà adoptés par la Commission du Danube. Préparer à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens pour avis, et à présenter à la réunion d'experts pour les questions statistiques.

31. Préparer des propositions sur la question de la réalisation du relevé statistique des transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube, les diffuser aux pays danubiens pour avis et préparer à ce sujet une information à présenter à la réunion d'experts pour les questions statistiques.
32. Convoquer en décembre 1970 une réunion d'experts pour les questions statistiques (durée 4 jours); inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:
 - 1) Examen des précisions et des compléments aux termes et définitions statistiques se rapportant aux transports internationaux sur le Danube afin d'assurer une plus grande comparabilité des données sur les transports entre les pays.
 - 2) Information sur la possibilité de réaliser le relevé statistique des transports en containers par voie du Danube à l'aide des formulaires déjà adoptés par la Commission du Danube.
 - 3) Information sur la question de la réalisation d'un relevé statistique des transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube.
 - 4) Echange de vues sur les possibilités d'organiser, dans le cadre de la Commission du Danube, le relevé statistique des marchandises de commerce extérieur en transit, et sur l'utilisation des termes correspondant à cet effet.

Le rapport de la réunion d'experts est à soumettre à la XXIX^e session.

33. Sur la base du nouveau tableau du personnel et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat, élaborer un projet de description des attributions des fonctionnaires, un projet des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires, ainsi qu'un projet de modifications à apporter aux principaux documents d'organisation de la Commis-

sion. Diffuser ces projets aux pays-membres et les soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation.

34. Convoquer en septembre 1970 une réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation afin de préparer les projets de modification des Règles de procédure et d'autres documents d'organisation de la Commission du Danube et pour examiner les projets de description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires.

Soumettre à la XXIX^e session le rapport de la réunion d'experts et les projets de documents préparés.

35. Charger l'Appareil de diffuser aux pays danubiens, pour avis, la documentation complémentaire en rapport avec l'entretien du chenal du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü reçue de la part des autorités compétentes de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque; résumer les avis reçus et les diffuser aux pays danubiens avant la réunion d'experts pour le problème en question.

36. Convoquer en septembre-octobre 1970 une réunion d'experts afin d'examiner les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

Soumettre le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la prochaine session de la Commission du Danube.

37. Dresser et publier en 250 exemplaires les procès-verbaux de la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

38. 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.

39. 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 scien-

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

40. Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1971.
41. Dresser le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972.

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

(Adopté à la séance plénière du 14 mars 1970)

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

1. Questions nautiques

- a) Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications.
- b) Information concernant l'introduction des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.
- c) Information sur les endroits et installations aménagés dans les ports des pays danubiens pour la réception des déchets et restes de produits pétroliers ainsi que de leur mélange avec de l'eau.

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 1969 au 31 août 1970.
- b) Information sur les travaux envisagés par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube (Travaux pour la période 1970-1975).

c) Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Elbe-Oder-Danube, dressée en vue d'une étude plus détaillée des problèmes qui peuvent se poser pour la navigation danubienne en rapport avec la réalisation de ces liaisons.

3. Questions hydrométéorologiques

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques.

4. Questions statistiques

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions statistiques.

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

- Rapport de la réunion des experts des pays membres de la Commission pour des questions juridiques et d'organisation.

6. Examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

- Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

7. Rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1970.

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 1970 à mars 1971.

9. Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1971 à mars 1972.

10. Projet de budget de la Commission du Danube pour 1971.

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

12. Divers.

II. Convoquer la XXIX^e session ordinaire de la Commission du Danube dans la deuxième moitié de mars 1971.

A N N E X E S

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 1969)

Le groupe de travail pour les questions financières, formé en vertu des articles 49 et 50 des Règles de procédure, a tenu ses réunions le 2 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne	- M. Maschke
Délégation bulgare	- M. Bliskov M. Takaniatzov
Délégation hongroise	- M. Fekete M. Uzoni M. Barna
Délégation roumaine	- M. Geamănu M. Tigaret
Délégation soviétique	- M. Kiltchevsky
Délégation tchécoslovaque	- M. Tichý
Délégation yougoslave	- M. Vladiković M. Marković M. Škvorč M. Janković

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

Sur proposition de M. Tichý, membre de la délégation de la République Socialiste Tchèqueoslovaque, soutenue par M. Vladikovič, membre de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Bliskov, membre de la délégation de la République Populaire de Bulgarie, 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 1969 (doc. CD/SES 28/7 et Annexes 1, 2, 3), et en a discuté les chapitres des recettes et des dépenses.

Le groupe de travail a noté que, donnant suite aux conclusions formulées par le groupe de travail pour les questions financières à la XXVII^e session de la Commission du Danube (doc. CD/SES 27/29), l'Appareil de la Commission a élaboré une instruction relative à l'élaboration des notes explicatives au projet du budget et au rapport sur l'exécution du budget de la Commission du Danube.

La note explicative au rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1969 a été dressée en pleine conformité avec l'instruction mentionnée, ce qui en a amélioré la qualité et facilité l'examen du rapport.

Le groupe de travail a constaté que les dépenses ont été effectuées dans le cadre des sommes allouées dans le budget approuvé pour 1969, et qu'à certains articles des économies ont même été réalisées.

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

Etant donné que la note explicative (Annexe 3, avec ses annexes a, b, c) ne représente qu'un matériel de travail facilitant l'examen plus concret et approfondi du rapport même, le groupe de travail a exprimé l'avis qu'il n'était pas opportun d'inclure désormais ce matériel dans les procès-verbaux, mais qu'il devrait être déposé dans les archives de la Commission.

A l'issue de ses travaux, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXVIII^e session le projet de décision suivant concernant l'exécution du budget de la Commission pour 1969:

"Ayant examiné le rapport financier sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1969, ainsi que le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions financières, la XXVIII^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 1969:

Exécution du budget

Chapitre des recettes	5,483.248	forints
Chapitre des dépenses	5,330.945	"

Bilan

Actif	152,302,59	forints
Passif	152.302,59	"

conformément à l'Annexe 1 au doc. CD/SES 28/7;

2. de transférer au budget pour 1970 le solde du budget pour 1969, dont le montant s'élève à 152.303 forints;

3. d'approuver le rapport du groupe de travail pour les questions financières (doc. CD/SES 28/14)."

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 adoptée par la XXVIII^e session de la Commission à sa première séance plénière du 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 3 et 5 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne | - M. Müllner
M. Stainer
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Kojouharov
M. Haralanov
M. Iliev
M. Mladenov
M. Damianov |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Vásárhelyi
M. Angeli
M. Szekeres
M. Finkey
M. Káldy
M. Dobos
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Țigaret |

Délégation soviétique	- M. Bannov M. Chtchepotine M. Kiltchevsky Mme Sentiouleva
Délégation tchécoslovaque	- M. Malovecký M. Zahradniček M. Kincel
Délégation yougoslave	- M. Stalio M. Vladiković M. Petrić M. Petrović M. Marković M. Škvorč M. Janković
Administration fluviale des Portes de Fer	- M. Petrescu M. Novaković
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	- M. Reemts M. Hübener M. Pschorr M. Wiedemann M. Pertzsch M. von Puttkamer
Secrétariat de la CEE de l'ONU	- M. Adossidès

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

Sur la proposition de M. Vladiković, conseiller de la délégation de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, soutenue par M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Bannov, 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 1 de l'ordre du jour de la XXVIII^e session "Questions nautiques", et notamment le Rapport de la réunion d'experts en questions de navigation, qui s'est tenue du 9 au 19 décembre 1969, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications (doc. RE/1969-4).

Le groupe a décidé de compléter comme suit le texte du rapport:

"3. Article 2 - Organisation du service des radiocommunications

Remplacer dans la note à cet article les mots "au Règlement des radiocommunications de Genève (1959)" par "au Règlement des radiocommunications (édition de 1968), Genève".

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 1969/1970 (doc. CD/SES 28/10, points 1-9).

Il a relevé que l'Appareil de la Commission a accompli avec succès les tâches que lui a confiées la XXVII^e session. La carte de pilotage du Danube couvrant le secteur Lom - Silistra, qui sert directement les intérêts de la navigation, a été hautement appréciée. La réunion a exprimé sa reconnaissance à l'adresse des autorités compétentes hongroises pour la documentation de valeur présentée au point 7 du plan de travail.

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 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/6, points 1-10) et propose les amendements suivants:

Point 2 - A biffer.

Point 3 - A libeller comme suit:

"Préparer, sur la base de la documentation et des propositions reçues des pays danubiens, le schéma d'un

nouvel Indicateur kilométrique du Danube, le diffuser à tous les pays danubiens et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions nautiques en 1970."

Ajouter après le point 7 un nouveau point libellé comme suit:

"Recueillir les avis et les renseignements des autorités compétentes des pays danubiens au sujet de l'attribution et de l'utilisation des voies pour les communications sur ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube; synthétiser la documentation reçue, dresser une information et la diffuser à tous les pays danubiens."

Point 8 - Ajouter les sous-points d) et e) libellés comme suit:

"d) Examen de la question de l'utilisation des voies pour les communications sur ondes métriques dans les radiocommunications sur le Danube.

e) Examen du schéma d'un nouvel Indicateur kilométrique du Danube."

A l'occasion des débats sur les points 7.c) et 8.c) la délégation yougoslave a communiqué qu'elle doutait que les entreprises de navigation yougoslaves puissent utiliser dans un proche avenir les codes pour les communications sur ondes métriques.

Point 9 - A libeller comme suit:

"Recueillir, auprès des autorités compétentes des pays danubiens ayant de l'expérience dans la confection et l'utilisation des cartes-radar, des renseignements et des avis sur cette question; synthétiser la documentation reçue et dresser une information à diffuser à tous les pays danubiens."

Ajouter un nouveau point, libellé comme suit:

"Dresser, sur la base des avis reçus des autorités compétentes des pays danubiens, une liste des articles des

Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube nécessitant des commentaires; diffuser cette liste aux pays danubiens pour avis, synthétiser les avis reçus et soumettre cette synthèse à l'examen d'une réunion d'experts."

Lors de l'examen du point 10, le groupe de travail a exprimé le voeu que toutes les questions liées au poussage sur le Danube soient examinées et résolues dans le plus court délai possible.

A l'issue de l'examen des questions nautiques, le groupe de travail soumet à la XXVIII^e session de la Commission du Danube 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 XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de prendre note du rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications (doc. RE/1969-4);

2. d'introduire les modifications suivantes dans les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube (doc.CD/SES 24/18):

Article 2 - Organisation du service des radiocommunications

Remplacer dans la note à cet article les mots "au Règlement des radiocommunications de Genève (1959)" par "au Règlement des radiocommunications (édition de 1968), Genève".

Article 4 - Codes utilisés dans les radiocommunications

Biffer dans le texte les mots "en radiotélégraphie" et "en radiotéléphonie", et remplacer "à l'Appendice 13" par "à l'Appendice 13A".

Article 7 - Conditions techniques des installations radio-électriques et fréquences à utiliser dans le service à assurer

Ajouter à la fin du point 6, le texte suivant: "aux termes de la Résolution n° Mar-14 (CAMR-1967)";

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques - doc. CD/SES 28/18."

Le groupe de travail pour les questions techniques
formé conformément à l'article 14 des Règles de procédure
de la Commission de la XXVIII^e session de la Commission de
l'océanographie et des pêches, tenue à Paris le 2 mars 1970, a
présenté le rapport ci-dessous en date du 2 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation australienne
M. Williams
M. Garner

Délégation bulgare
M. Kojanov
M. Iliev
M. Ivanov
M. Mladenov
M. Dimitrov

Délégation hongroise
M. Pálfi
M. Tóth
M. László
M. Kálmán

Délégation roumaine
M. Popescu
M. Tănasel

Délégation tchécoslovaque
M. Křiváček
M. Hájek

Délégation soviétique
M. Gerasimov
M. Kuznetsov
M. Chiriacov
M. Kostin

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 XXVIII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la séance plénière du 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 4 et 5 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne

- M. Müller
M. Scherer

Délégation bulgare

- M. Kojouharov
M. Iliev
M. Haralanov
M. Mladenov
M. Damianov

Délégation hongroise

- M. Fekete
M. Töröcsik
M. Dobos
M. Baranyi
M. Káldy

Délégation roumaine

- M. Marinescu
M. Tigaret

Délégation tchécoslovaque

- M. Kincel
M. Malovecky

Délégation soviétique

- M. Bannov
M. Afanassiev
M. Chtchepotin
Mme Sentioulev

Délégation yougoslave	- M. Petrović M. Marković M. Janković Mme Šoć
Administration fluviale des Portes de Fer	- M. Petrescu M. Novaković
Administration fluviale Rajka - Gönyü	- M. Bokor M. Lackó
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	- M. Reemts M. Hübener M. Wiedemann M. Pschorr M. Pertzsch
Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU	- M. Adossidès

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, Termačić, Goda, Rumencić, Iványi.

Sur la proposition de M. Mladenov, membre de la délégation de la République Populaire de Bulgarie, soutenue par M. Müllner, membre de la délégation de la République d'Autriche, M. Marinescu, membre de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a 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 pendant la période du 1^{er} septembre 1968 au 1^{er} septembre 1969 - doc. CD/SES 28/12.

b) Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube - doc. CD/SES 28/2.

Au point 2/a de l'ordre du jour -

Le groupe de travail a examiné l'Information chapitre par chapitre, et y a apporté les amendements de rédaction suivants:

Chapitre I, page 56: Corriger la somme de la colonne 8 (au lieu de 88.629,31, écrire 88.529,31).

Chapitre II, page 73: Dans la partie "b) Moyens de balisage complémentaires", indiquer que les chiffres 2 et 9 se réfèrent uniquement aux signaux non-lumineux.

Chapitre V, page 120: Corriger la somme de la colonne 8 (au lieu de 1.121,5, écrire 1.141,5).

Chapitre VI, page 132, texte français, 2^{ème} alinéa, 4^{ème} ligne: introduire le mot "aval" après le mot "bief".

page 160, texte russe: Introduire une correction de rédaction.

Au cours de l'examen de l'Information, l'Appareil de la Commission a exprimé le désir que les données relatives à l'Information soient envoyées en temps voulu et que les données relatives au régime des glaces soient fournies en conformité avec le schéma adopté par la Commission.

Le groupe de travail a constaté que, sur la base des données fournies par les autorités compétentes des pays danubiens et par les Administrations fluviales spéciales, l'Appareil de la Commission a dressé une information complète sur l'entretien du chenal pour la période du 1^{er} septembre 1968 au 1^{er} septembre 1969, accomplissant ainsi cette tâche avec succès.

Au point 2/b de l'ordre du jour -

La délégation soviétique a proposé quelques corrections de rédaction, dont l'Appareil tiendra compte dans la rédaction définitive de l'Information.

Le groupe de travail a constaté que l'Appareil de la Commission a, sur la base des données fournies par les autorités compétentes des pays danubiens, dressé l'information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube et a accompli cette tâche.

Le groupe de travail a examiné aussi 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 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 28/10, points 10-14) et a constaté à l'unanimité que les tâches ont été bien accomplies par l'Appareil.

Le groupe de travail a également examiné les points 11-15 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/6) qui se rapportent aux questions techniques, et y a apporté les amendements suivants:

Point 13 - A libeller comme suit:

"Préparer, sur la base des propositions des pays danubiens dont dispose l'Appareil, un schéma d'Album des courbes du Danube dont le rayon de courbure est inférieur à 800 m en aval de Vienne, et à 500 m en amont de Vienne; le diffuser aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales et le soumettre à l'examen de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques."

Point 21 - Introduire un sous-point c), libellé comme suit:

"Examen du schéma de l'Album des courbes du Danube"

Le groupe de travail a constaté qu'en accomplissant avec compétence toutes les tâches d'ordre technique qui étaient prévues dans le plan de travail et que la XXVII^e session lui avait confiées, l'Appareil de la Commission du Danube a élaboré des matériaux d'une bonne qualité, raison pour laquelle le groupe de travail apprécie comme fruc-

tueuse et utile l'activité de l'Appareil dans le domaine des questions techniques.

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

"Après avoir discuté l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube, l'Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube, ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques, la XXVIII^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 1968 au 1^{er} septembre 1969 - doc. CD/SES 28/12;

2. de prendre note de l'Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube - doc. CD/SES 28/2;

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 28/19."

R A P P O R T

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXVIII^e session de la Commission du Danube à sa première séance plénière du 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 4 et 7 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|---------------------------|-------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne | - M. Müllner
M. Glasel
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Mladenov
M. Haralanov
M. Iliev |
| Délégation hongroise | - M. Szilágyi
M. Dobos
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Ţigaret |
| Délégation soviétique | - M. Afanassiev
M. Bannov
Mme Sentiouleva |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Kincel
M. Tichý |
| Délégation yougoslave | - M. Stalio
M. Marković
M. Petrović |

M. Vladiković
M. Petrić
M. Janković
Mme Šoć

Administration fluviale
des Portes de Fer

- M. Novaković

Ministère du Transport
de la RF d'Allemagne

- M. Pschorr
M. Pertzsch

Organisation Météorologique
Mondiale

- M. Péczely

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission: MM. Kapikraian, Simeonov, Goda, Patrichi, Rumencić et Mme Remišova.

Sur la proposition de M. Szilágyi, conseiller de la délégation de la République Populaire Hongroise, soutenue par M. Marinescu, membre de la délégation de la République Socialiste de Roumanie, et M. Afanassiev, conseiller de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Marković, 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 3 de l'ordre du jour "Questions hydrométéorologiques", à savoir:

a) Rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques - doc. RE/1970-1.

b) Information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube - doc. CD/SES 28/8.

c) Information sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux - doc. CD/SES 28/4.

Lors de l'examen du point 3/a de l'ordre du jour, la délégation hongroise a fait savoir que des études sembla-

bles à celles qui sont effectuées en Tchécoslovaquie - et dont il est question dans le rapport de la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques - sont également poursuivies en Hongrie dans le but de déterminer la cote de l'ENR.

Les autorités compétentes hongroises sont prêtes à communiquer à l'Appareil de la Commission les résultats de leurs études afin de lui faciliter le travail en cette matière et aussi pour en informer les autorités compétentes des autres pays danubiens.

Au cours de l'examen du point 3/b, le groupe de travail, après avoir relevé l'importance que présente pour la navigation l'étude de cette question, a exprimé le voeu que les autorités compétentes des pays danubiens poursuivent leurs recherches en vue de l'élaboration des méthodes pour la prévision des phénomènes de glaces, et que les instituts spécialisés de ces pays déploient des efforts pour assurer leur coopération. Le groupe de travail a pris note avec satisfaction des informations données au sujet des travaux qui sont exécutés dans ce domaine en Hongrie, en Tchécoslovaquie, en Union Soviétique et en Yougoslavie, et aussi des communications selon lesquelles ces pays sont prêts à coopérer dans ce domaine.

Lors de l'examen du point 3/c, le groupe de travail ayant souligné l'importance de la question traitée, a pris note de l'Information sur l'état de la formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux.

Le groupe de travail a examiné également les questions d'ordre hydrométéorologique contenues dans le rapport du Directeur sur l'accomplissement du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970 (doc. CD/SES 28/10, points 15-22) et a conclu que l'Appareil de la Commission du Danube a mené à bonne fin les tâches qui lui ont été confiées.

Le groupe de travail a aussi examiné les points 16-22 figurant dans le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971 (doc. CD/SES 28/6) et a proposé de les amender comme suit:

Point 16 - Ajouter après le mot "Entreprendre" les mots "sur la base de la documentation disponible".

Point 21 - Commencer ce point par le texte suivant:

"Convoquer en octobre 1970 une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques; inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les points suivants:"

Point 22 - Biffer les mots "et météorologique".

Introduire, après le point 22, deux nouveaux points libellés comme suit:

- "Après la réception de la documentation des autorités compétentes de la République Populaire Hongroise, relative à la détermination de l'ENR, charger l'Appareil de diffuser cette documentation aux autorités compétentes de tous les pays danubiens pour avis et propositions, de synthétiser les avis et propositions reçus et de soumettre cette synthèse à l'examen d'une réunion d'experts."

- "Poursuivre, sur la base de la documentation dont dispose l'Appareil de la Commission, l'élaboration d'une méthode de prévision à longue échéance des bas niveaux, en accordant une attention particulière à la détermination des caractéristiques optima requises pour pronostiquer le nombre de jours avec niveaux inférieurs à l'ENR."

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

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

R A P P O R T

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

Le groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision adoptée par la XXVIII^e session de la Commission à sa première séance plénière le 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 6 et 7 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne | - M. Auer
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Iliev
M. Haralanov
M. Damianov |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Pálos
M. Gyimesi
M. Markos
M. Tóth |
| Délégation roumaine | - M. Marinescu
M. Tigaret |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Uherik
M. Malovecky
M. Seferna |
| Délégation soviétique | - M. Piliaiev
M. Makeiev
Mme Sentiouleva |

Délégation yougoslave	- M. Stalio M. Škvorc M. Vasilic Mme Šoc
Administration fluviale des Portes de Fer	- M. Calin
Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyü	- M. Bokor M. Lackó
Ministère du Transport de la RF d'Allemagne	- M. Reemts M. Teuscher M. Jacobi M. Pertzsch
Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU	- M. Adossidès

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

Sur la proposition de M. Makeiev, membre de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, a été élu président du groupe de travail.

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

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 (doc. CD/SES 28/9).

b) Information sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans les pays danubiens dans le domaine des transports internationaux sur le Danube (doc. CD/SES 28/3).

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 (doc. CD/SES 28/13).

d) Information au sujet de l'organisation, à la Commission du Danube, du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit (doc. CD/SES 28/1).

Au point 4/a de l'ordre du jour -

En résultat de l'examen de l'Information, le groupe de travail estime possible de recommander à la session d'approuver le projet de formulaire St-4 précisé, préparé par l'Appareil de la Commission et intitulé "Mouvement des marchandises entre les ports nationaux principaux et autres sur le Danube", ainsi que les instructions méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire.

Le groupe de travail a recommandé d'inscrire dans les colonnes correspondantes les ports, ou régions de dragage dont le trafic-marchandises annuel dépasse 40.000 tonnes; pour les ports et les régions de dragage dont le trafic-marchandises est inférieur à ce chiffre, le volume est à indiquer dans une somme globale.

Au point 4/b de l'ordre du jour -

Le groupe de travail recommande de prendre note de l'Information préparée par l'Appareil de la Commission, et estime qu'il serait indiqué d'examiner en réunion d'experts pour les questions statistiques les propositions visant à préciser et à compléter les termes statistiques qui se rapportent aux transports internationaux sur le Danube, et leurs définitions.

Au point 4/c de l'ordre du jour -

Le groupe de travail a noté que l'Information préparée par l'Appareil de la Commission représente une récapitul

tulation qui donne un tableau assez complet des principaux travaux effectués au sein de différentes organisations internationales dans le but de régler les transports en containers; il recommande à l'Appareil de la Commission de poursuivre l'étude des questions élaborées dans ce domaine au sein desdites organisations et d'en faire des synthèses.

Le représentant du Secrétariat de la Commission Economique pour l'Europe a rappelé l'étude que prépare le Groupe de travail des transports combinés sur les problèmes économiques que soulèvent les transports par containers effectués par route, chemins de fer et voie d'eau, étude qui tiendra compte des conclusions des trois sous-comités du Comité des transports intérieurs. Il a rappelé les conclusions du Sous-Comité des transports par voie navigable sur les avantages que présentent les transports par grands containers et a ajouté que ce Sous-Comité continuera à procéder à des échanges de vues sur les aspects économiques de ce mode de transport. La Commission du Danube pourrait apporter une contribution très utile aux travaux entrepris par le Sous-Comité et d'autres instances internationales dans ce domaine. Il a également relevé que le Groupe de travail sur le développement des voies navigables a estimé désirable d'inclure dans le bulletin annuel des statistiques de transports européens, les données sur le volume du transport (tonnes et tonnes-kilomètres) réalisé par poussage.

Le groupe de travail a souligné que ce mode de transport offre des perspectives et a relevé l'opportunité d'organiser la statistique des transports en containers par voie du Danube. Ayant en vue que l'introduction de nouveaux formulaires pour l'évidence des transports en containers sur le Danube apparaît prématurée à certaines délégations dans l'étape actuelle, le groupe de travail recommande d'examiner en réunion d'experts pour les questions statistiques la possibilité de se servir à cette fin des documents statistiques déjà utilisés dans le cadre de la Commission du Danube.

Au point 4/d de l'ordre du jour -

Le groupe de travail a pris note de l'Information préparée par l'Appareil et recommande de poursuivre l'étude de cette question afin de préciser les termes et les définitions en réunion d'experts pour les questions statistiques.

Le groupe de travail a également 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 du Danube pour 1969/1970 (doc. CD/SES 28/10, points 23-28) et a constaté que l'Appareil de la Commission a accompli avec succès toutes les tâches que lui a confiées la XXVII^e session. Il a souligné tout particulièrement la valeur pratique de l'Annuaire statistique pour 1968 et des informations préparées par l'Appareil de la Commission.

Le groupe de travail a aussi examiné les questions d'ordre statistique figurant dans le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/6, points 23-27) et recommande de les amender comme suit:

Point 25 - A libeller comme suit: "Rééditer le formulaire St-4 - précisé pour le rassemblement des données sur les transports de marchandises en cabotage."

Point 27 - A libeller comme suit:

"Examiner les possibilités de réaliser le relevé statistique des transports en containers par voie du Danube à l'aide des formulaires déjà adoptés par la Commission du Danube. Préparer à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens pour avis, et à présenter à la réunion d'experts pour les questions statistiques."

Ajouter de nouveaux points, libellés comme suit:

- "Préparer des propositions sur la question de la réalisation du relevé statistique des transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube, les diffuser aux pays danubiens pour avis et préparer à ce sujet une information à présenter à la réunion d'experts pour les questions statistiques."

- "Convoquer en décembre 1970 une réunion d'experts pour les questions statistiques (durée 4 jours); inclure à son ordre du jour à titre d'orientation les questions suivantes:

1. Examen des précisions et des compléments aux termes et définitions statistiques se rapportant aux transports internationaux sur le Danube afin d'assurer une plus grande comparabilité des données sur les transports entre les pays.

2. Information sur la possibilité de réaliser le relevé statistique des transports en containers par voie du Danube à l'aide des formulaires déjà adoptés par la Commission du Danube.

3. Information sur la question de la réalisation d'un relevé statistique des transports de marchandises réalisés par poussage sur le Danube.

4. Echange de vues sur les possibilités d'organiser dans le cadre de la Commission du Danube, le relevé statistique des marchandises de commerce extérieur en transit, et sur l'utilisation des termes correspondant à cet effet.

Le rapport de la réunion d'experts est à soumettre à la XXIX^e session."

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

"Après avoir examiné et discuté le point 4 de l'ordre du jour, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions statistiques, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le projet de formulaire St-4 précisé, intitulé "Mouvement des marchandises entre les ports nationaux principaux et autres sur le Danube" et les indications méthodologiques sur la manière de le remplir;

de recommander aux pays danubiens de fournir les données selon ce formulaire à partir du 1^{er} janvier 1970;

2. de prendre note:

a) de l'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 (doc. CD/SES 28/9);

b) de l'Information sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans les pays danubiens dans le domaine des transports internationaux sur le Danube (doc. CD/SES 28/3);

c) de l'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 (doc. CD/SES 28/13);

d) de l'Information au sujet de l'organisation, à la Commission du Danube, du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit (doc. CD/SES 28/1);

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail pour les questions statistiques - doc. CD/SES 28/21."

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 adoptée par la XXVIII^e session de la Commission du Danube à sa séance plénière du 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 9 et 10 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Délégation autrichienne | - M. Pfusterschmid
M. Müllner
M. Scherer |
| Délégation bulgare | - M. Iliev
M. Takaniatzov |
| Délégation hongroise | - M. Fekete
M. Tóth
M. Káldy |
| Délégation roumaine | - M. Cristescu
M. Geamănu
M. Țigaret |
| Délégation tchécoslovaque | - M. Šeferna
M. Katzer
M. Tichý |
| Délégation soviétique | - M. Makeiev
Mme Sentiouleva
M. Gritsenko
M. Afanassiev |

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Petrović
M. Petrić
M. Vladiković

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de la Commission: MM. Kapikraian, Svátek, Simeonov, Christ, Rumenčić, Iványi.

Sur la proposition de M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, soutenue par M. Pfusterschmid, Suppléant du Représentant de la République d'Autriche, et par M. Stalio, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, 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. RE/1969-3).

Après avoir relevé le travail positif effectué par la réunion d'experts, le groupe de travail s'est déclaré être d'accord avec le rapport de ladite réunion et a estimé opportun de recommander à la séance plénière d'adopter les projets de tableau du personnel et de liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube (qui figurent comme annexes n^{os} 2 et 3 au rapport) et de fixer la date de l'introduction de ces tableau et liste au 1^{er} mai 1972.

Le groupe de travail a jugé indiqué que les fonctionnaires ayant des enfants étudiant dans des établissements scolaires à Budapest soient libérés des postes qu'ils occupent à la fin de l'année scolaire.

Le groupe de travail a également estimé opportun que la répartition des postes entre les pays membres de la Commission du Danube en vertu du nouveau tableau du personnel du Secrétariat, soit effectuée aussi tôt que possible, mais pas plus tard que le 1^{er} mai 1971.

Constatant que le Secrétariat a réalisé le voeu exprimé par la réunion d'experts de novembre 1969 et a préparé comme matériau de travail les projets de description des attributions et des qualifications professionnelles des fonctionnaires inscrits au tableau et des employés non inscrits au tableau, le groupe de travail a jugé qu'il était indiqué que cette documentation soit examinée par la réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation après l'examen des projets des modifications à apporter aux Règles de procédure et à d'autres documents d'organisation de la Commission du Danube. La préparation desdites modifications est à confier au Secrétariat.

Le groupe de travail a examiné les points 29 et 30 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 1969 à mars 1970 et a constaté que les tâches prévues à ces points ont été accomplies.

Après avoir examiné les points 28 et 29 du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/6) le groupe de travail recommande de libeller le point 29 comme suit:

"Convoquer en septembre 1970 une réunion d'experts pour les questions juridiques et d'organisation afin de préparer les projets de modification des Règles de procédure et d'autres documents d'organisation de la Commission du Danube et pour examiner les projets de description des attributions des fonctionnaires du Secrétariat et des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires.

Soumettre à la XXIX^e session le rapport de la réunion d'experts et les projets de documents préparés."

Partant de ce qui précède, le groupe de travail recommande à la XXVIII^e session le projet de décision suivant:

"Après avoir 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 sur cette question, la XXVIII^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 du Danube chargée de l'examen des questions d'organisation (doc. RE/1969-3);

2. d'approuver le nouveau tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube (doc. CD/SES 28/23) et la liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat (doc. CD/SES 28/24) et de les mettre en vigueur à partir du 1^{er} mai 1972;

3. que le tableau du personnel du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube (doc. CD/SES 18/3), adopté par décision de la XVIII^e session, en date du 30 janvier 1960 (doc. CD/SES 18/28), et amendé par décision de la XIX^e session, en date du 31 janvier 1961 (doc. CD/SES 19/7), perd sa validité à partir du 1^{er} mai 1972;

4. 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 28/22)."

R A P P O R T

du groupe de travail pour l'examen des questions
liées à l'entretien du secteur du Danube entre
Gabčíkovo et Gönyü

Le groupe de travail pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, formé en vertu de l'article 14 des Règles de procédure et de la décision de la XXVIII^e session de la Commission du Danube, adoptée à la première séance plénière du 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 10 et 11 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne

- M. Pfusterschmid
- M. Schlaffer
- M. Müllner
- M. Wurmböck
- M. Scherer

Délégation bulgare

- M. Kojouharov
- M. Iliev
- M. Bliskov
- M. Haralanov
- M. Takaniatzov
- M. Mladenov
- M. Damianov

Délégation hongroise

- M. Fekete
- M. Breinich
- M. Töröcsik
- M. Dobos
- M. Gresznárik
- M. Tóth
- M. Uzoni
- M. Káldy

- Délégation roumaine - M. Cristescu
M. Marinescu
M. Focşa
M. Tigaret
M. Geamănu
- Délégation tchécoslovaque - M. Uherik
M. Šeferna
M. Katzer
M. Tichý
M. Zahradniček
M. Malovecký
M. Kincel
- Délégation soviétique - M. Piliaev
M. Makeiev
Mme Sentiouleva
M. Gritsenko
- Délégation yougoslave - M. Stalio
M. Petrović
M. Marković
M. Petrić
M. Škvorc
M. Janković
Mme Šoć
- Administration Fluviale
des Portes de Fer - M. Novaković
M. Čálin
- Administration Fluviale
Rajka - Gönyü - M. Bokor
M. Lackó
- Ministère du Transport
de la RF d'Allemagne - M. Reemts
M. Hübener
M. von Puttkamer
M. Pschorr
M. Pertzsch

Aux réunions du groupe de travail ont également participé les fonctionnaires de l'Appareil de la Commission : MM. Kapikrajan, Simeonov, Svátek, Christ, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumenčić, Iványi.

Sur la proposition de M. Stalio, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie à la Commission du Danube, M. Schlaffer, membre de la délégation de la République d'Autriche, a été élu président du groupe de travail.

Le groupe de travail a examiné le point 6 de l'ordre du jour, à savoir:

"6.a) Discuter et décider la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque.

6.b) Rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü."

Le groupe de travail a écouté la déclaration commune des délégations de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise au sujet de la solution des questions de l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü (voir Annexe 1).

Le groupe de travail a apprécié la proposition commune des délégations de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque au point 6 de l'ordre du jour (Annexe 1 au doc.CD/SES 28/11); il a constaté que celle-ci se situe dans le cadre de l'Annexe II de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et représente une bonne base pour la solution des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

Toutes les délégations ont déclaré qu'elles étaient prêtes à prendre une part active dans la discussion de cette proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque dans le cadre de l'Annexe II de la Convention de 1948.

Le groupe de travail a pris note avec satisfaction de la déclaration des délégations tchécoslovaque et hongroise selon laquelle elles sont prêtes à envoyer à l'Appareil de la Commission, avant la fin du mois de mai 1970, la documentation complémentaire sur les questions liées à l'entretien du secteur entre Gabčíkovo et Gönyü.

Le groupe de travail recommande d'inclure dans le plan de travail de la Commission du Danube pour 1970/1971 deux nouveaux points libellés comme suit:

1. "Charger l'Appareil de diffuser aux pays danubiens pour avis la documentation complémentaire en rapport avec l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, reçue de la part des autorités compétentes de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque; résumer les avis reçus et les diffuser aux pays danubiens avant la réunion d'experts pour le problème en question."
2. "Convoquer en septembre-octobre 1970 une réunion d'experts des pays danubiens afin d'examiner les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

Soumettre le rapport de la réunion d'experts à l'examen de la prochaine session de la Commission du Danube."

A l'issue de l'examen des questions figurant sous points 6.a) et 6.b) de l'ordre du jour, le groupe de travail soumet à la XXVIII^e session de la Commission du Danube le projet de décision suivant:

"Après avoir examiné le point 6.a) de l'ordre du jour "Discuter et décider de la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque", et le point 6.b) de l'ordre du jour "Rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les con-

ditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü", ainsi que le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen de ces questions, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. de constater que la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchèque au point 6 de l'ordre du jour (Annexe I au doc. CD/SES 28/11) se situe dans le cadre de l'Annexe II à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et représente une bonne base pour la solution des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü;

2. de prendre note du Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü (doc. RE/1969-2);

3. d'approuver le Rapport du groupe de travail chargé de l'examen du point 6 de l'ordre du jour - doc. CD/SES 28/25."

Déclaration commune des délégations de la
République Socialiste Tchécoslovaque et de
la République Populaire Hongroise

Comme l'indique l'ordre du jour adopté par la présente session, les Représentants de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise ont soumis une proposition de compromis pour trouver une solution au différend surgi au sujet de l'entretien du secteur supérieur du Danube Rajka - Gönyü faisant objet de contentieux. Le point 6.a) de l'ordre du jour est libellé comme suit:

"Discuter et décider la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque."

En complément de l'ordre du jour, les Représentants tchécoslovaque et hongrois ont également soumis un projet de décision rédigé comme suit:

"Conformément à la décision unanime de leurs Gouvernements et sur la base du mandat qui leur est confié, les Représentants de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque à la Commission du Danube soumettent à la XXVIII^e session de la Commission du Danube la proposition suivante:

La Commission du Danube dans l'esprit de la bonne coopération entre les pays danubiens et dans l'intérêt de l'activité fructueuse de la Commission achève la discussion entre les Etats-membres au sujet de l'entretien du secteur supérieur du Danube en ce sens qu'elle

prend note, sur la base de l'Annexe II de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube conclue le 18 août 1948 à Belgrade, de l'établissement d'une administration fluviale spéciale dont la compétence s'étend sur le secteur commun hungaro-tchécoslovaque du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü."

Au cours des entretiens préliminaires officiels qu'elles ont eus en rapport avec cette question qui depuis longtemps fait l'objet de discussions, les délégations tchécoslovaques et hongroises ont relevé avec satisfaction l'attitude positive que les délégués à la session témoignaient à l'égard du projet de décision susmentionné. Cette proposition semble pouvoir servir de point de départ pour régler cette question d'une manière satisfaisante et définitive.

A l'occasion des débats qui ont eu lieu sur cette question au cours des sessions précédentes de même qu'au sein des réunions d'experts, les délégations hongroises et tchécoslovaques ont communiqué à maintes reprises qu'elles étaient prêtes à rechercher une solution de compromis qui obtiendrait l'accord de tous les pays membres de la Commission et qui pourrait donner satisfaction à tous tout en tenant compte de la garantie des intérêts fondamentaux de la navigation danubienne.

Ce désir d'aboutir à un accord est reflété dans la proposition ci-haut, faite par les Représentants des Gouvernements tchécoslovaque et hongrois. Cette proposition est une proposition nouvelle par rapport à la précédente; elle l'est en premier lieu du fait que, en ce qui concerne sa base juridique, la solution de la question retourne à l'Annexe II à la Convention de 1948, de Belgrade, qui a été adoptée par tous les pays-membres et dont la validité est ainsi reconnue à l'heure actuelle également. Rappelons le texte de cette Annexe:

"En ce qui concerne les travaux nécessaires pour assurer les conditions normales de navigation dans le secteur Gabčíkovo - Gönyü (du km 1821 au km 1791), les Parties contractantes sont d'accord pour reconnaître qu'il est d'intérêt général de maintenir ce secteur en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents.

Par conséquent, il est convenu que la Commission du Danube discutera la question et décidera si, dans ce but, il serait approprié de créer une Administration fluviale spéciale semblable à celles prévues aux articles 20 et 21 ou s'il serait suffisant d'appliquer à ce secteur les stipulations des articles 4 et 34 (alinéa 2) de la présente Convention.

Des dispositions analogues à l'article 20 de la présente Convention, dont cette annexe est partie intégrante, s'appliqueront au cas où une Administration est établie."

Pour finir, il convient d'ajouter que les Gouvernements de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise considèrent que la solution du problème, qui depuis trois ans déjà fait l'objet de longues discussions, influera sans aucun doute favorablement sur la solution d'autres problèmes importants qui se posent devant la Commission.

Les délégations tchécoslovaque et hongroise déclarent qu'elles sont prêtes à discuter de toutes les questions pouvant contribuer à trouver une solution.

Budapest, le 10 mars 1970

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 1969 à mars 1970 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971

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 XXVIII^e session, adoptée à la première séance plénière, le 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 11 et 12 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont participé:

Délégation autrichienne

- M. Maschke
M. Schlaffer
M. Müllner
M. Wurmböck
M. Scherer

Délégation bulgare

- M. Kojouharov
M. Iliev
M. Takaniatzov
M. Mladenov

Délégation hongroise

- M. Fekete
M. Dobos
M. Tóth
M. Vásárhelyi
M. Káldy

Délégation roumaine

- M. Cristescu
M. Marinescu
M. Focşa
M. Geamănu
M. Ţigaret

Délégation tchécoslovaque

- M. Uherik
M. Šeferna
M. Katzer
M. Zahradniček
M. Malovecky
M. Kincel

Délégation soviétique

- M. Makeiev
M. Bannov
M. Afanassiev
Mme Sentiouleva
M. Gritsenko

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Petrović
M. Marković
M. Petrić
M. Škvorc
M. Vladiković
M. Janković

Administration fluviale
des Portes de Fer

- M. Petrescu
M. Călin

Ministère du Transport
de la RF d'Allemagne

- M. Reemts
M. Hübener
M. von Puttkamer
M. Pschorr
M. Pertzsch

Union Internationale
des Télécommunications

- M. Petit

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

Sur la proposition de M. Makeiev, membre de la délégation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, soutenue par M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise, et par M. Stalio, Suppléant du Représentant de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, M. Maschke, Conseiller de la délégation de la République d'Autriche, a été élu président du groupe de travail.

Conformément aux tâches que lui a confiées la première séance plénière du 3 mars 1970, le groupe de travail a examiné 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 du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970", le point 9 de l'ordre du jour "Changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation" et le point 10 de l'ordre du jour "Projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971".

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 à 31 du rapport du directeur au sein des groupes de travail pour les questions nautiques, techniques, hydrométéorologiques, statistiques, pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission, et pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü.

Le groupe de travail a ensuite examiné les points 32-36 du rapport du Directeur et s'est déclaré d'accord avec l'exposé à ces points.

Au point 9 de l'ordre du jour -

Le groupe de travail estime que la modification du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation répond aux intérêts de la Commission dans le domaine de ses rela-

tions avec d'autres organisations internationales, et recommande à la session de prier le Président et le Secrétaire de la Commission de prendre les mesures nécessaires auprès de l'AIPCN.

Au point 10 de l'ordre du jour -

Le groupe de travail a pris note des points 1 à 36 du projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971, préparé par le Secrétariat sur la base des conclusions des groupes de travail correspondants (doc. CD/SES 28/6-a) et après avoir examiné les points 37-41 dudit projet, a déclaré être d'accord avec ces points.

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

"En ce qui concerne 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 1969 à mars 1970, le projet de Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 et le rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions susmentionnées, la XXVIII^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 1969 à mars 1970 (doc. CD/SES 28/10) et de l'approuver;

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 XXVII^e session;

3. d'adopter le plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/30);

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 pour la période de mars 1969 à mars 1970 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 (doc. CD/SES 28/31)."

du groupe de travail pour les questions énoncées

(Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1970)

Le groupe de travail pour les questions énoncées
formé en vertu des articles 29 et 30 des Règles de procédure
de la Commission du Danube à sa séance plénière du 3 mars
1970, a tenu ses réunions les 12 et 13 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

- | | |
|----------------|---------------------------|
| - M. Mascher | Délégation autrichienne |
| M. Schaller | |
| M. Scherer | |
| - M. Bilek | Délégation bulgare |
| M. Tenev | |
| - M. Urd | Délégation hongroise |
| M. Bara | |
| M. Tóth | |
| - M. Cristescu | Délégation roumaine |
| M. Popa | |
| M. Gheorghiu | |
| M. Tiganu | |
| M. Pitaru | |
| - M. Pridy | Délégation tchécoslovaque |
| M. Zaprudnik | |
| M. Malovec | |
| M. Knapel | |

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 1970)

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 XXVIII^e session adoptée par la Commission du Danube à sa séance plénière du 3 mars 1970, a tenu ses réunions les 12 et 13 mars 1970.

Aux réunions du groupe de travail ont pris part:

Délégation autrichienne

- M. Maschke
M. Schlaffer
M. Scherer

Délégation bulgare

- M. Bliskov
M. Takaniatzov

Délégation hongroise

- M. Uzoni
M. Barna
M. Tóth

Délégation roumaine

- M. Cristescu
M. Focşa
M. Geamănu
M. Ţigaret
M. Platona

Délégation tchécoslovaque

- M. Tichý
M. Zahradniček
M. Malovecký
M. Kincel

Délégation soviétique

- M. Piliaev
M. Makeiev
Mme Sentiouleva
M. Kiltchevsky

Délégation yougoslave

- M. Stalio
M. Vladikovic
M. Janković

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

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

Le groupe de travail a examiné article par article le projet du budget de la Commission pour 1970 (doc. CD/SES 28/5) et le devis des dépenses pour 1970 annexé au projet.

Au cours de l'examen du projet de budget, le groupe de travail a constaté que la note explicative détaillée, dressée conformément à l'instruction interne y relative, a grandement facilité le travail du groupe et a permis d'effectuer une vérification plus concrète des ressources et des dépenses envisagées.

Tenant compte des explications données par le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission et par son adjoint pour la Comptabilité, ainsi que par le chef de la Section administrative et d'intendance, le groupe de travail a convenu:

1. d'augmenter de 38.100 forints le montant à l'article II "Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel", en vertu de la note-circulaire n^o 15/MY-21/1/1970, émise en date du 1^{er} février 1970 par le Bureau de Service du Corps Diplomatique en République Populaire Hongroise, et communiquant l'établissement, à partir du 1^{er}

mars 1970, d'un nouveau barème des appointements des employés citoyens de la République Populaire Hongroise qui travaillent dans les représentations diplomatiques et dans les organisations internationales;

2. de diminuer:

- de 23.200 forints le montant de l'article III "Frais d'administration";
- de 62.000 forints le montant de l'article V "Edition des publications de la Commission";
- de 13.300 forints le montant de l'article VIII "Achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport".

A l'issue de l'examen de l'article VIII, le groupe de travail a consenti à l'achat d'une nouvelle machine à multiplier de type moderne avec deux machines à écrire électriques, ayant en vue que l'utilisation de ces nouvelles machines modernes permettra à l'Appareil de réduire à l'avenir les dépenses à l'article V "Edition des publications de la Commission".

Le groupe de travail a jugé indiqué qu'à l'avenir un nouvel article intitulé "Versements aux organisations internationales" soit inclus dans le budget de la Commission du Danube.

En résultat des débats sur le projet de budget, le groupe de travail soumet à l'examen de la XXVIII^e session de la Commission le projet de décision suivant:

"Ayant examiné le projet de budget de la Commission du Danube pour 1970, ainsi que le rapport du groupe de travail pour les questions financières, la XXVIII^e session de la Commission du Danube DECIDE:

1. d'approuver le budget de la Commission du Danube pour 1970 dans la somme de 5,419.100 forints pour son chapitre des recettes et de 5,419.100 forints pour son chapitre des dépenses (doc. CD/SES 28/35);

de fixer les annuités des Etats-membres pour 1970, 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 745.900 forints par Etat-membre;

2. de transférer au budget de la Commission pour 1970 le solde du bilan au 31 décembre 1969, qui s'élève à 152.303 forints et d'y inclure les autres recettes prévues qui se chiffrent à 45.497 forints;

3. de transférer en janvier 1971 - jusqu'à l'approbation du budget pour 1971 - la moitié des annuités des Etats-membres établies pour 1970, 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 28/34)."

A N N E X E S

III

DOCUMENTS APPROUVES

I N F O R M A T I O N

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

Conformément au point 12 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970, l'Appareil est chargé de demander aux pays danubiens des renseignements concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube, d'étudier la documentation reçue et de dresser sur la base de celle-ci une information à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

Suite à la demande de l'Appareil de la Commission, les autorités compétentes de tous les pays danubiens ont communiqué leurs avis et propositions sur la question traitée; les réponses reçues se résument en ce qui suit:

- Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué que par suite des caractéristiques du secteur autrichien du Danube, il est impossible d'établir un rythme dans les changements du fond du fleuve. Même des travaux de mesure très détaillés ne permettraient pas d'établir des prévisions exactes des profondeurs sur les seuils du secteur autrichien du fleuve. Pour ces raisons, elles n'ont pas la possibilité de fournir la documentation demandée.

- Les autorités compétentes bulgares estiment que l'élaboration d'une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube est un problème hydrologique extrêmement compliqué, et directement lié à la prévision à longue échéance des bas niveaux. Or, jusqu'à

présent, cette question n'a pas encore été entièrement résolue.

Les spécialistes bulgares continuent à recueillir et à dépouiller les données de mesure des profondeurs sur les seuils. Toutefois, ils estiment qu'il n'existe pas encore de possibilité d'élaborer une méthode précise de prévision des profondeurs.

- Les autorités compétentes hongroises ont communiqué qu'on n'a pas encore élaboré en Hongrie de méthode de prévision des profondeurs sur les seuils du Danube. On a bien essayé de formuler des prévisions de bas niveaux en tenant compte des paramètres caractérisant le régime des seuils, toutefois, ces travaux n'en sont encore qu'au stade de recherches.

L'observation des seuils en Hongrie se poursuit systématiquement et on dispose de données qui permettent d'établir des prévisions tant par la méthode statistique que par celle basée sur des déterminants. De l'avis des autorités compétentes hongroises, il serait opportun d'étudier les deux méthodes, à savoir d'abord la méthode statistique pour pouvoir satisfaire les besoins de la planification de la navigation, et ensuite la méthode basée sur les déterminants - en tenant compte des relations empiriques - afin de créer les possibilités de la formulation de prévisions des profondeurs sur les seuils.

- De l'avis des autorités compétentes roumaines, les profondeurs sur les seuils, aux points critiques, sont déterminées par les variations du niveau et par la modification de la configuration du lit. La variation de ces paramètres est spécifique pour chaque secteur du Danube et est la conséquence d'une série d'éléments, à savoir, les débits liquides, les pentes de la surface libre de l'eau, les vitesses du courant, les caractéristiques géomorphologiques et hydrauliques du lit, la composition granulométrique du matériau transporté, etc.

Ayant en vue le grand nombre de paramètres qui déterminent les profondeurs aux points critiques et les possibilités fort réduites pour prévoir actuellement à longue échéance l'évolution de ces paramètres, les organes de spécialité du Ministère des Transports considèrent qu'il n'est pas possible d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les seuils du Danube.

Selon leur opinion, ce problème devrait être étudié au préalable par les instituts spécialisés des pays danubiens sur la base des données caractéristiques pour leurs secteurs de Danube respectifs.

Dans le cas où ces instituts aboutiront par cette voie à une méthodologie, ou au moins à l'établissement de quelques principes méthodologiques applicables d'une manière efficiente sur n'importe quel secteur du Danube, il serait utile que ces résultats soient communiqués aux autres pays danubiens sous forme d'information, par l'intermédiaire de la Commission du Danube.

- Les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont communiqué qu'elles formulent la prévision des profondeurs sur les seuils sur la base de la relation entre les profondeurs sur les seuils et les niveaux d'eau aux stations hydrométriques les plus proches.

Les prévisions sont précisées à l'aide de cette relation, compte tenu des formations de seuils et des dragages exécutés.

- Les autorités compétentes tchécoslovaques ont communiqué que la possibilité de prévoir les profondeurs est liée à la prévision des niveaux en période de basses eaux. S'il existait une relation suffisamment étroite entre les profondeurs sur les seuils et les niveaux d'eau, la prévision des profondeurs ne présenterait pas de grandes difficultés. La base de la formulation de telles prévisions est la courbe de baisse des niveaux d'eau.

- De l'avis des autorités compétentes yougoslaves l'étude des caractéristiques hydrologiques, hydrauliques et morphologiques du secteur yougoslave du Danube, ainsi que des caractéristiques du débit solide indique que pour acquérir une valeur pratique, la prévision des profondeurs sur le Danube devrait être fondée sur l'étude détaillée de chaque section du fleuve. Sur chacune de ces sections, il conviendrait d'organiser des recherches constantes sur le terrain et de choisir ensuite, sur la base de ces études préliminaires, un modèle adéquat de calcul des déformations du lit du fleuve. Les résultats des recherches sur le terrain serviraient, dans la période initiale, à l'exécution de jaugeages sur le modèle de calcul même, et constitueraient par la suite des données de base pour la prévision. Toutes les mesures et recherches susmentionnées demandent une longue période d'observations. Toutefois, il est à signaler que des travaux d'aménagement du fleuve sont en cours ou commenceront bientôt sur des secteurs du Danube. Tenant compte qu'ainsi l'état physique de ces secteurs, et par conséquent les périodes d'observations nécessaires subiront prochainement des modifications, les prévisions ne donneraient pas les résultats pratiques escomptés. Pour ces raisons, les services yougoslaves compétents estiment que l'étude de la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils n'aurait aucun fondement pratique.

- Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué que sur leur secteur de Danube à courant libre entre Regensburg et Vilshofen les seuils ont un caractère constant, assuré à l'aide des épis. Des dépôts d'alluvions dans le chenal se produisent seulement sur des sections plus larges où un resserrement par des épis n'est pas possible (par exemple à l'entrée d'un port, aux aires de virage et de stationnement). Ces endroits sont connus et les dépôts d'alluvions éventuels qui s'y forment sont éloignés par des dragages en dû temps, avant l'apparition de la période de basses eaux. De leur avis, il n'est pas possible, et du reste pas nécessaire, d'établir des prévisions de profondeurs sur les seuils situés sur le secteur de la RF d'Allemagne.

Il découle des avis des autorités compétentes des pays danubiens, exposés ci-haut, que la prévision des profondeurs sur les seuils est une tâche hydrologique extrêmement complexe par suite de la variation des paramètres du lit spécifiques pour chaque secteur du Danube et résultant de l'influence de divers éléments tels que les débits liquides, les pentes de la surface libre de l'eau, les vitesses du courant, les caractéristiques géomorphologiques et hydrauliques du lit, la composition granulométrique du matériau transporté, etc.

En outre, les autorités compétentes de la majorité des pays danubiens estiment qu'en raison du grand nombre de paramètres déterminant les profondeurs aux points critiques et des possibilités fort réduites de formuler à l'heure actuelle des prévisions à longue échéance sur le mode d'évolution de ces paramètres, il n'est pas possible d'entreprendre pour le moment l'élaboration d'une méthode de prévision des profondeurs sur les seuils du Danube.

Tenant compte de ce qui précède et vu que la prévision des profondeurs sur les seuils est d'une grande portée pratique pour la navigation danubienne, la poursuite de l'étude de cette question paraît opportune, mais à l'avenir seulement.

I N F O R M A T I O N

sur les possibilités de la prévision
des phénomènes de glaces sur le Danube

Conformément au point 20 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970, l'Appareil de la Commission a dressé et diffusé en septembre 1969 une information* sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube, qui expose les caractéristiques des conditions climatiques et physiographiques à l'origine de l'apparition des glaces sur le Danube, ainsi que les problèmes de la prévision des phénomènes de glaces.

La présente information récapitule les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur l'information susmentionnée; ceux-ci se résument en ce qui suit:

Les autorités compétentes de l'Autriche estiment que la prévision à long terme de l'apparition des phénomènes de glaces sur le Danube ne serait réalisable que sur la base des prévisions météorologiques à long terme. Or, la formulation de telles prévisions s'avère pratiquement impossible pour la région du Haut-Danube étant donné les processus atmosphériques complexes et l'instabilité des conditions atmosphériques. Actuellement, l'Institut Central de Météorologie à Vienne essaie de développer, sur la base des caractéristiques des résultats de ses recherches météorologiques, une prévision d'hiver. Mais l'on constate d'ores et déjà que les résultats de ces expériences ne sauraient permettre de formuler des prévisions satisfaisantes. Notamment, on ne pourrait dans aucun cas pronostiquer l'arrivée d'un front froid. Néanmoins, pour les zones à climat continental, par exemple le Bas-Danube, de telles prévisions pourraient être établies avec plus de certitude

* Se trouve dans les archives.

Il existe naturellement des indications permettant de pronostiquer le caractère d'un hiver, par exemple en se fondant sur les activités de basse pression dans la partie septentrionale de l'Union Soviétique et dans la région méditerranéenne observées à la fin de l'automne. Toutefois, ces indications ne permettent pas de formuler des prévisions sûres, car il y a des hivers qui subissent l'influence d'autres facteurs.

En ce qui concerne la formulation des prévisions à courte échéance pour le secteur autrichien du Danube, les autorités compétentes de l'Autriche ont communiqué que par suite des conditions climatiques et physico-orographiques complexes de ce secteur, il n'a pas été possible jusqu'à présent d'établir des prévisions qui pourraient satisfaire les besoins de la navigation.

De l'avis des autorités compétentes autrichiennes, avant de choisir une nouvelle méthode de prévision des phénomènes de glaces, il conviendrait d'examiner soigneusement son applicabilité pratique et l'intérêt qu'elle peut présenter à la navigation.

En rapport avec ce qui précède, les autorités compétentes de l'Autriche ont exprimé le désir de connaître l'efficacité des prévisions établies dans d'autres pays, notant que l'étude complexe de ces problèmes au sein de la Commission du Danube, et surtout le développement, l'essai et l'amélioration permanente des différentes méthodes de prévision, paraît indiquée dans l'intérêt de la navigation danubienne.

Les autorités compétentes bulgares partagent l'opinion selon laquelle la navigation a un besoin urgent de prévisions à courte et à longue échéance de l'apparition des phénomènes de glaces.

Jusqu'à présent, les autorités compétentes bulgares ne se sont pas occupées des problèmes de la prévision à longue échéance des phénomènes de glaces, par suite des

conditions climatiques et physiographiques complexes du bassin du Danube.

En ce qui concerne la prévision à courte échéance, elles relèvent que des expériences ont été effectuées dans ce domaine en Bulgarie. Ces expériences étaient basées sur la relation empirique entre la baisse de la température de l'air et la température de l'eau, bien qu'il n'y ait pas encore de méthode entièrement mise au point à cette fin. A l'heure actuelle on étudie les possibilités d'établir une relation plus étroite entre la somme des températures négatives de l'air et la température de l'eau au moment où la température moyenne journalière de l'air passe à moins de 0°.

L'établissement d'une prévision à courte échéance des phénomènes de glaces est une tâche difficile par suite de la complexité des conditions morphologiques et hydrologiques régnant dans le bassin du Danube et dans différents secteurs du fleuve.

Il est à noter que des méthodes de prévision de la première apparition des glaces ont été élaborées dans plusieurs pays danubiens, mais on ne dispose pas encore de renseignements quant à leur mise en pratique.

Les autorités compétentes hongroises ont communiqué qu'elles sont entièrement d'accord avec l'Information diffusée par l'Appareil. Elles estiment que l'établissement et la recommandation de principes généraux applicables dans les recherches effectuées dans les pays danubiens en vue de formuler des prévisions à courte échéance seraient d'une grande utilité dans ce domaine.

De leur avis, des prévisions à longue échéance ne pourraient être formulées qu'après avoir établi les relations caractéristiques pour de grandes superficies. Pour cette raison, elles ne jugent pas opportun que chaque pays s'occupe séparément de ce problème. L'étude du bassin du Danube, le rassemblement et le dépouillement des données

effectués en un seul endroit feraient promouvoir la solution du problème en question. Les possibilités et les conditions d'une telle manière de procéder pourraient être examinées en réunion d'experts.

Les autorités compétentes roumaines ont exprimé l'avis que l'Information dressée par l'Appareil de la Commission contient toutes les questions fondamentales ayant trait à la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube.

Elles sont d'avis que, vu les conditions climatiques et physico-géographiques régnant dans les divers secteurs du Danube, il est difficile d'émettre pour tout le parcours du Danube des prévisions à courte ou à longue échéance, avec des écarts acceptables, bien qu'il soit utile pour la navigation d'en disposer pour tout le parcours du fleuve.

Pour certains secteurs du Danube à caractéristiques climatiques et physico-géographiques semblables, on peut formuler des prévisions avec un degré de précision satisfaisant, toutefois, l'utilité de ces prévisions pour la navigation est limitée aux secteurs respectifs. Ainsi, les prévisions à courte échéance formulées pour le secteur du Danube en aval de Turnu Severin et pour le Danube maritime, sont satisfaisantes.

A l'heure actuelle, les instituts de recherches scientifiques de la République Socialiste de Roumanie ont mis au point une méthode de prévision basée sur la situation synoptique, méthode qui se trouve à l'état d'expérimentation sur le secteur roumain du Danube.

Les autorités compétentes roumaines ont également noté que les propositions faites par l'Appareil de la Commission en vue de l'élaboration d'une méthode pour la formulation des prévisions des phénomènes de glaces sur le Danube sont très utiles et sont examinées par les instituts de recherches scientifiques de la Roumanie.

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique estiment que l'Information préparée par l'Appareil témoigne qu'un travail grand et utile a été effectué pour faire le point de la situation dans ce domaine et pour étudier les caractéristiques du régime des glaces. Les autorités compétentes soviétiques sont entièrement d'accord avec les déductions et les propositions formulées dans l'Information.

En ce qui concerne les constatations qui figurent à la page 7 de l'Information, elles estiment qu'elles ne sont pas tout à fait exactes, et notent à ce propos que les recherches du professeur L.G. Chouliakovsky (Union Soviétique) montrent que pour les calculs et la prévision de l'apparition des glaces, il n'est pas nécessaire d'évaluer ou de pronostiquer tous les éléments du bilan thermique et qu'il suffit d'étudier l'influence qu'exerce la modification de la température de l'air et d'autres éléments météorologiques fondamentaux sur la modification des éléments du bilan thermique. Etant donné que la méthode de Chouliakovsky a donné des résultats positifs dans le service de la prévision hydrologique de l'Union Soviétique, les autorités compétentes soviétiques proposent de modifier comme suit la rédaction de l'alinéa en question:

"L'analyse de la modification de ces éléments permet d'élaborer une méthode pour le calcul du refroidissement de l'eau et de la date de l'apparition des glaces sur les fleuves et dans les bassins de retenue. L'utilisation des prévisions de la température de l'air avec une échéance de 3-5 jours permet, comme le montre l'expérience acquise en Union Soviétique, de formuler avec une exactitude satisfaisante les prévisions à courte échéance de l'apparition des glaces."

Selon l'avis des autorités compétentes de la Yougoslavie, l'Information relative aux possibilités de prévision de l'apparition des glaces sur le Danube offre un tableau général des conditions climatiques et physiographiques de l'apparition des glaces sur le Danube, ainsi que des méthodes de prévision des phénomènes de glaces pouvant

être appliquées sur le Danube. Partant de l'hypothèse que les prévisions des glaces peuvent présenter une utilité pour la navigation, l'Information peut servir comme matériel initial pour l'analyse de ce problème. Toutefois, avant de prendre une position définitive dans cette question et d'assumer des obligations concrètes, les autorités compétentes yougoslaves estiment nécessaire de préciser:

1 - la tâche consistant en l'établissement d'un modèle de prévision à court et à long terme des glaces sur le Danube;

2 - la possibilité d'engager une ou plusieurs organisations de recherches en vue de l'accomplissement de cette tâche, du fait que l'Appareil de la Commission n'est pas équipé pour cette espèce d'activité;

3 - le délai de l'élaboration de la partie méthodologique;

4 - les problèmes d'organisation du service opératif en connexion avec les prévisions des glaces;

5 - l'effet économique des mesures proposées du point de vue de la navigation.

Les autorités compétentes du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne ont communiqué qu'elles n'ont pas d'observations à formuler en rapport avec l'Information préparée par l'Appareil.

Toutefois, elles estiment que l'énumération des facteurs intervenant dans la formation des glaces (page 4, 4^{ème} alinéa) devrait comprendre également la longueur de la section du fleuve à courant libre (par exemple en aval d'un barrage).

En ce qui concerne l'énumération des types d'hiver à distinguer, elles estiment que celle-ci fait apparaître une certaine contradiction en ce sens que la pénétration des masses d'air provenant des régions de l'Europe occidentale (type c) peut être considérée comme ayant un effet semblable à celui des masses d'air provenant du Nord de l'Atlantique.

Quant à la prévision des phénomènes de glaces sur leur secteur du Danube, les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué qu'elle continue à s'avérer impossible par suite des multiples facteurs influant sur la formation des glaces et de l'absence de prévisions météorologiques à long terme qui soient satisfaisantes.

Déductions et propositions

La documentation reçue des pays danubiens permet de tirer les conclusions suivantes:

a) Les autorités compétentes partagent l'avis de l'Appareil, selon lequel la navigation danubienne a un besoin urgent de prévisions à longue et à courte échéances des phénomènes de glaces sur le Danube.

b) En ce qui concerne la prévision à courte échéance, l'avis général est que la formulation de ces prévisions n'est possible que pour certains secteurs du Danube par suite de la diversité des facteurs entrant en jeu dans la prévision.

c) Pour ce qui est de la prévision à longue échéance, il s'est confirmé que l'élaboration d'une méthode pour la formulation de ces prévisions est une tâche complexe en raison de l'absence de prévisions météorologiques satisfaisantes et des difficultés que présentent le rassemblement et le dépouillement des données requises. Les autorités compétentes de quelques pays ont proposé d'examiner la possibilité de faire participer un ou plusieurs instituts de recherches scientifiques dans le travail visant l'élaboration d'une méthode pour la formulation de prévisions à longue échéance des phénomènes de glaces.

d) Les autorités compétentes des pays danubiens estiment que l'Information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube donne un aperçu général de la situation dans ce domaine.

L'Appareil de la Commission estime qu'il serait op-

portun si un ou plusieurs pays pouvaient se charger de l'élaboration du matériel sur les questions soulevées par les autorités compétentes de la Yougoslavie. Ce matériel pourrait être examiné par une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

INFORMATION

sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des pays

Parlant des cas où la méthode de formulation des prévisions hydrométéorologiques à longue échéance est en vertu du point 22 du plan de travail de la Commission de l'Europe pour 1950/1951, recueilli auprès des pays concernés la documentation sur la situation en matière de méthode de formulation des prévisions à longue échéance des pays. Les applications dans leur pays, la documentation reçue est

- Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué que le système actuellement employé pour classer les prévisions d'eau ne permet pas d'établir des prévisions de niveau à longue échéance qui sont fiables.

Pour améliorer l'exactitude de la prévision des niveaux pour la station hydro-météorologique Regensburg - Schwanau, il faudrait connaître non seulement les niveaux journaliers relevés à 7 heures, mais encore la course des niveaux de la rivière à la centrale électrique d'Altenau et aux stations hydro-météorologiques d'Innsbruck, de Kufstein, de Haimbach et de Regensburg et d'autres, ainsi que des liaisons de la zone considérée.

Le plan, il conviendrait d'inscrire dans le système des données relatives à l'exploitation du plan de l'Altenau et celle du barrage-écluseur de Haimbach sur la ligne ainsi que les données sur les fluctuations, pour assurer une transmission rapide des données. Il serait nécessaire d'équiper le réseau des stations hydro-météorologiques en télétransmetteurs de toutes sortes de transmission automatique.

I N F O R M A T I O N

sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux

Partant des besoins de la navigation en prévisions hydrologiques, l'Appareil de la Commission a, en vertu du point 22 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970, recueilli auprès des pays danubiens la documentation sur la situation en matière de méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux appliquée dans leur pays. La documentation reçue se résume en ce qui suit:

- Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué que le système actuellement employé pour observer les niveaux d'eau ne permet pas d'établir une prévision de niveau à longue échéance qui soit fiable.

Pour améliorer l'exactitude de la prévision des niveaux pour la station hydrométrique Regensburg - Schwabelweis, il faudrait connaître non seulement les niveaux journaliers relevés à 7 heures, mais encore la courbe des niveaux ou des débits à la centrale électrique d'Ellgau et aux stations hydrométriques d'Ingolstadt, de Kelheim, de Heitzenhofen, de Regenstauf et d'autres, ainsi que des affluents de la zone considérée.

De plus, il conviendrait d'inclure dans le système des comptes-rendus l'exploitation du bief de Faimingen et celle du barrage-réservoir de Rosshaupten sur le Lech, ainsi que les données sur les précipitations. Pour assurer une transmission rapide des données, il serait nécessaire d'équiper le réseau des stations hydrométriques en télé-transmetteurs ou autres moyens de transmission automatique.

Comparée aux frais qu'entraîneraient l'organisation et l'exploitation d'un tel service, les avantages que tirerait la navigation d'une prévision à brève échéance des niveaux pour la station hydrométrique Schwabelweis ne semblent pas justifier de telles dépenses.

Il s'ensuit que pour l'instant il n'est pas possible de dresser une prévision fiable des niveaux pour ce secteur du Danube.

- Les autorités compétentes de l'Autriche ont communiqué qu'elles n'ont pas, jusqu'à présent, de méthode pour la formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux pour le Haut-Danube. L'élaboration d'une telle méthode ne deviendra possible qu'à partir du moment où les spécialistes météorologues seront à même de fournir des prévisions de précipitations à longue échéance.

- Les autorités compétentes hongroises ont envoyé un résumé de rapport sur la méthode de prévision des niveaux minima pour la station Drencova, élaborée sur la demande de la MAHART. Le résumé est annexé à la présente Information (Annexe 1) en vue d'un échange d'expériences.

- Les autorités compétentes de la Yougoslavie ont communiqué que les services compétents ne formulent pas encore de prévisions à longue échéance des bas niveaux sur le Danube du fait que la méthodologie nécessaire à cet effet n'est pas encore établie. Son élaboration dépend de la méthodologie des prévisions à long terme des conditions atmosphériques qui fait l'objet d'un travail intense.

- Les autorités compétentes roumaines ont communiqué que sur leur secteur du Danube les prévisions sont formulées avec une échéance de 2, 10 et 30 jours et publiées dans le Bulletin hydrométéorologique pour le Danube.

Les méthodes adoptées pour l'établissement des prévisions sont différentes, suivant la période prise en considération et les conditions morphologiques et hydrologiques propres au secteur de fleuve pour lequel les prévisions sont établies.

Pour les prévisions avec une échéance de 30 jours, on utilise la méthode de la similitude, selon laquelle on compare les caractéristiques de la période précédant celle couverte par la prévision aux caractéristiques des mêmes périodes des années précédentes. Les caractéristiques les plus rapprochées de celles du régime hydrologique de l'année considérée servent de base pour la formulation de la prévision.

De même, lors de l'établissement des prévisions à longue échéance, on tient compte de la prévision météorologique avec une échéance de 30 jours pour les bassins supérieur et moyen du Danube.

Une méthode de prévision à longue échéance des bas-niveaux est à l'étude au sein d'un institut de spécialité. L'achèvement des travaux est prévu pour 1970.

- Les autorités compétentes bulgares estiment que le problème de la formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux est un problème très important, surtout du point de vue de la planification de la navigation en période de basses-eaux. Par suite des difficultés qui ont surgi au cours de l'étude de ce problème, les travaux accomplis jusqu'à présent n'ont pas donné de résultats positifs. En ce qui concerne la méthode proposée par l'Appareil pour pronostiquer le nombre des jours pendant lesquels les niveaux sont inférieurs à l'ENR, celle-ci n'est pas applicable sur le Bas-Danube en raison des difficultés que présente l'obtention des données sur les précipitations, ainsi que par suite de l'absence de l'enregistrement des quantités de précipitations tombées pendant la période couverte par la prévision.

Toutefois, les autorités compétentes bulgares estiment que grâce aux efforts de tous les pays danubiens, les difficultés susmentionnées pourront être surmontées et que le problème de la prévision à longue échéance des bas-niveaux sur le Danube trouvera une solution favorable.

- Les autorités compétentes soviétiques ont communiqué que les méthodes appliquées en Union Soviétique pour la prévision à longue échéance des bas-niveaux sont décrites dans le Guide pour la formulation des prévisions hydrologiques (Fascicule n° 2, 1963), dont un exemplaire a été envoyé à l'Appareil de la Commission.

Déductions et propositions

1. Par suite de l'interaction des facteurs physico-géographiques, le caractère du régime des niveaux d'eau sur le Danube est extrêmement variable. En période de basses eaux, c'est-à-dire en automne et en hiver, la cote du niveau atteint parfois des valeurs très basses sur certains secteurs du fleuve; ce fait complique sensiblement les conditions de la navigation sur le Danube et il s'ensuit que la navigation a besoin de prévisions à longue échéance des bas-niveaux.

2. L'élaboration d'une méthode de prévision des bas niveaux est une tâche complexe du fait qu'en période de basses eaux, le rôle de certains facteurs influençant le régime des niveaux acquiert une très grande importance. Parmi ces facteurs, on peut relever ceux qui caractérisent les conditions régnant dans le bassin versant et dont l'enregistrement est fort compliqué, ainsi que les facteurs météorologiques dont la prévision à longue échéance n'a pas encore été résolue. En conséquence, les méthodes actuelles se basent sur la courbe de la baisse des niveaux ou sur les données relatives à la quantité d'eau emmagasinée dans le réseau du lit.

3. Lors de l'élaboration d'une méthode de prévision à longue échéance des bas niveaux, il convient de tenir également compte des avantages qu'en tirera la navigation.

4. Les autorités compétentes accordent une grande importance au problème de l'élaboration d'une méthode de prévision à longue échéance des bas niveaux; dans les pays

sur les secteurs desquels les conditions requises à cet effet existent déjà, les spécialistes déploient un travail intense afin de résoudre le problème en question. Toutefois, à l'heure actuelle, l'élaboration d'une méthode se heurte aux difficultés que suscite l'absence de prévisions météorologiques à longue échéance qui soient fiables.

L'Appareil de la Commission estime que dans l'élaboration de méthodes pour la prévision des bas niveaux, il serait opportun - en connexion avec le progrès scientifique - d'avoir recours à des ordinateurs et de tenir compte de la quantité d'eau emmagasinée dans le réseau du lit; les méthodes élaborées devraient être appliquées et la fiabilité des prévisions devrait être vérifiée.

R A P P O R T

sur la méthode de prévision des niveaux minima,
présenté par les autorités compétentes de la
République Populaire Hongroise

Prévision des niveaux minima du Danube à Drencova,
formulée sur la base de l'étude des relations entre
les niveaux, à l'aide de l'informatique

La prévision du régime des eaux du Danube et de ses principaux affluents est une tâche importante des services hydrologiques des pays danubiens. Les travaux de l'Institut de Recherches Scientifiques d'hydraulique dans ce domaine sont fondés sur les méthodes de la corrélation graphique. Le présent rapport donne des extraits des recherches en cours, en vue d'élargir les bases théoriques et méthodologiques de la prévision, en faisant appel aux possibilités qu'offrent les calculatrices électroniques et les résultats de la théorie d'information.

Les résultats des recherches exposées ci-après offrent la possibilité de formuler pour le secteur du Bas-Danube des prévisions avec une échéance de 10-12 jours. La base théorique de la méthode peut être appliquée - avec l'utilisation d'autres données et conditions fondamentales - pour la formulation des prévisions avec une échéance plus longue.

1. Exposé du problème

La courbe hydrométrique $Q(t)$ d'un cours d'eau représente le résultat d'un processus complexe qui se produit dans le réseau du lit et dans le bassin versant.

Les données de débits observés aux profils de jauge amont dans les intervalles de temps précédents peuvent servir de base pour la prévision couvrant le secteur afférent de la courbe hydrométrique entre $t = 0$ et $t = T$, à savoir:

$$\left[Q(t) \right]_{t=0}^{t=T} = f \left\{ \begin{array}{l} A(t) \quad t = -j \\ \quad \quad t = -i \end{array} , \begin{array}{l} B(t) \quad t = -l \\ \quad \quad t = -k \end{array} \dots, (3) \right.$$

$$\left. \begin{array}{l} N(t) \quad t = -n \\ \quad \quad t = -m \end{array} \right\}$$

où $A, B, \dots N$ = débits du fleuve et des affluents dans les profils de jauge amont,

i et j, k et l = temps de décalage représentant le temps d'arrivée du flot.

Pour évaluer le débit $Q_{t+\tau}$ à l'instant qui suit celui où a été observé le débit étudié $t + \tau$, ce sont les profils de jauge amont à partir desquels le temps de l'arrivée du flot jusqu'au profil aval est égal à τ qui fournissent le plus grand nombre d'informations.

Tenant compte de ce que

- la détermination de l'endroit du profil de jauge où le débit instantané correspond à la durée de l'arrivée du flot n'est qu'approximative;
- la valeur $Q_{t+\tau}$ dépend dans une grande mesure de Q et des conditions hydrauliques des sections intermédiaires,

il convient d'étudier l'équation (3) sur la base des informations élémentaires des relations entre les modifications antérieures du débit aux profils de jauge amont et les modifications ultérieures du débit au profil de jauge aval.

$$\left[(\Delta Q) \right]_{t=0}^{t=\tau_A} = f \left[\left(\Delta A \right)_{t=-\tau_A}^{t=0} \right] \quad (4-1)$$

$$\left\{ \begin{array}{l} (\Delta Q) \\ t = \tau_B \\ t = 0 \end{array} \right\} = f \left\{ \begin{array}{l} (\Delta B) \\ t = 0 \\ t = -\tau_B \end{array} \right\} \quad (4-2)$$

$$\left\{ \begin{array}{l} (\Delta Q) \\ t = \tau_N \\ t = 0 \end{array} \right\} = f \left\{ \begin{array}{l} (\Delta N) \\ t = 0 \\ t = -\tau_N \end{array} \right\} \quad (4-3)$$

L'échéance de la prévision T est limitée par le temps de décalage entre les profils de jauge les plus éloignés et son exactitude est fonction de l'étroitesse des relations exposées sous 4, c'est-à-dire de la valeur totale du nombre des informations entrant en jeu dans ces relations.

2. Questions générales d'application

Pour utiliser les relations exposées sous 3 et 4, on examine en premier lieu les stations hydrométriques qui disposent d'une série suffisamment longue de données relatives au jaugeage des débits. Le pas suivant à faire est de choisir un groupe de stations lesquelles peuvent être étudiées ensemble au point de vue du temps de décalage, et de déterminer les valeurs i et j, k et l et m et n, représentant les deux limites du temps de décalage.

Pour les profils de jauge amont et un système d'eau étendu, il est utile de calculer la modification du débit ΔQ par étapes, d'après les équations (4).

D'abord on formule une prévision à échéance plus courte pour le groupe de stations intermédiaires et pour le profil de jauge aval. Ensuite, sur la base des débits pronostiqués, on élabore une prévision définitive pour le profil de jauge aval. Pour formuler la prévision, il convient d'utiliser uniquement les relations dont la gamme d'erreurs est sensiblement inférieure à celle des anomalies naturelles, c'est-à-dire quand la gamme des erreurs relatives satisfait aux conditions suivantes:

$$H_p = \frac{h_{90} - h_{10}}{m_{90} - m_{10}} \ll 1 \quad (5)$$

3. Détermination des informations élémentaires

Pour le calcul des informations élémentaires (valeurs pronostiquées) selon le système des équations (4), les deux méthodes suivantes ont été utilisées:

A. - selon une relation établie préalablement pour des débits correspondants;

B. - à l'aide de calculateurs électroniques en dressant l'équation de la prévision dans chaque cas concret, en recherchant des situations "analogues" du régime d'eau.

ad A - Pour rendre la relation plus étroite en déterminant les dépendances des équations (4), il paraît utile de répartir les données de base en différents groupes, selon le caractère du régime des eaux.

Lors de la détermination des relations entre les débits correspondants, les données de base couvrant une période de 2.000 jours ont été réparties en 12 groupes. On a d'abord constitué 3 groupes fondamentaux en fonction de la quantité d'eau dans le lit du secteur (NV = hautes eaux, KOV = eaux moyennes; KV = basses eaux); ces groupes ont été ensuite subdivisés en 4 sous-groupes suivant les phases du régime des eaux, à savoir:

PP = baisse dans les profils de jauge amont et aval;
RP = montée dans le profil de jauge amont et baisse dans le profil de jauge aval;
RR = montée dans les profils de jauge amont et aval;
PR = baisse dans le profil amont et montée dans le profil de jauge aval.

La détermination des différentes dépendances du système de relations formées par les facteurs susmentionnés a été effectuée à l'aide de calculatrices électroniques.

Par la suite, dans les calculs à l'aide de calculatrices électroniques, la courbe de la relation a été représentée par les coordonnées des points angulaires remplaçant le polygone. En appliquant les relations afféren-

tes à chaque cas concret, la valeur pronostiquée peut être déterminée directement à l'aide du graphique de la relation ou du tableau des coordonnées de la courbe de relation.

La comparaison de la répartition des erreurs de relation déterminées pour deux sections de lit à quantité d'eau et phases de régime des eaux identiques indique que le nombre des informations obtenues à l'aide des relations (4) varie sensiblement en fonction de la longueur du secteur et de la période de temps à laquelle se rapporte la relation. Le minimum de la courbe de répartition des erreurs donne aussi approximativement le temps de décalage caractéristique pour le groupe de régime d'eau considéré.

ad B. - La lacune de la solution exposée ci-haut réside dans le fait que 12 groupes ne peuvent refléter qu'approximativement les conditions du régime des eaux. La valeur de la modification du débit, la valeur relative de la modification du débit dans les profils de jauge amont et aval, la pente de surface libre de l'eau et d'autres caractéristiques hydrauliques importantes du courant peuvent varier grandement à l'intérieur d'un même groupe. Ce fait entraîne un accroissement de la valeur des erreurs de relation, c'est-à-dire diminue le nombre d'informations pouvant servir pour la prévision.

Cette difficulté (en mettant à profit les possibilités qu'offrent les calculatrices électroniques) disparaît dans le cas où au lieu de former des groupes on détermine dans chaque cas concret les relations des équations 4 sur la base des données hydrologiques les plus caractéristiques.

La recherche des stations "analogues" les plus proches du régime des eaux au jour donné a été effectuée de la manière suivante dans le cas de la prévision étudiée:

a) D'abord, du nombre total d'observations disponibles (2.000 jours) sur la quantité d'eau dans le lit au profil de jauge aval du secteur examiné, on a choisi les

données de 400 jours, lorsque les niveaux enregistrés étaient proches du niveau au jour qui nous intéresse, c'est-à-dire quand les niveaux limitaient symétriquement le niveau du jour donné.

b) Le deuxième pas consiste à rechercher parmi ces 400 jours les jours au cours desquels la phase de vague (voir explications pour les groupes PP, RP, RR et PR) est identique sur tout le parcours. Si le nombre des jours ainsi choisis est inférieur à 40, le choix exposé sous point a) sera poursuivi jusqu'à ce que l'on obtienne 40 dates avec phase de vague identique.

c) Le pas suivant est le choix des données sur la modification du débit au profil de jauge amont du secteur considéré dans la période $t - \tau$ en laissant, du nombre de jours choisis selon le point b), 26 jours les plus proches de l'environnement symétrique.

d) Le dernier pas à faire dans la recherche des jours "analogues" consiste dans le choix de 10 jours aux conditions hydrologiques les plus proches, sur la base des différences de phases caractéristiques pour le secteur considéré.

4. Synthèse des résultats

L'argumentation théorique de la solution du problème soulevé par l'équation (3) pose de nombreux nouveaux problèmes, à savoir:

a) le nombre total des informations nécessaires pour la solution du problème en question dépend dans une large mesure du choix du système d'équation des relations des séries chronologiques pour le profil de jauge aval (Q) et les profils de jauge amont (A, B, ... N), c'est-à-dire du choix du modèle de calcul pour les recherches.

A cette fin, selon le système des relations exposées sous (4) (dans le cadre de modèles simplifiés), de nombreuses autres solutions se présentent aussi (relation entre les valeurs absolues des débits aux profils de jauge

amont et aval avec différents temps de décalage τ , étude des modifications des débits pour les intervalles de temps passé et futur, non liés dans le moment $t = 0$; etc.).

En appliquant le système des relations (4), on peut trouver d'autres solutions encore (les stations amont avec temps de décalage égal peuvent être rassemblées non seulement dans un seul groupe de stations, mais aussi être incluses séparément par affluent, ou dans différents groupements avec les données du profil de jauge aval).

Le cadre des solutions possibles croît sensiblement si l'on n'utilise pas les équations fondamentales de la durée de l'écoulement et si l'on se sert de modèle paramétriques plus complexes, qui tiennent compte des lois de l'hydraulique.

b) Il serait utile d'étudier de quelle manière et dans quelle mesure on pourrait augmenter le nombre total des informations en augmentant le nombre des stations amont (A, B, ... N), et en conservant d'autres facteurs analogues.

c) Il existe probablement des limites théoriques et pratiques (du point de vue de l'utilité) pour l'augmentation du nombre des informations en augmentant les périodes d'observations utilisées pour l'élaboration de la méthode.

d) Il convient d'étudier la question de savoir s'il est opportun d'inclure entre les stations (groupe de stations) éloignées l'une de l'autre des stations intermédiaires (groupe de stations) au lieu d'établir la relation directe entre elles.

e) En ce qui concerne le choix des cas "analogues" pour la solution exposée sous point 3/c, la tâche fondamentale des études ultérieures consiste à déterminer les facteurs servant de base pour le choix à faire, à établir l'ordre dans lequel ils sont à inclure, et à mesurer les effets sélectifs de certains facteurs.

Une description plus détaillée des travaux sus-mentionnés se trouve dans les documents des IV^e et V^e Conférences des pays danubiens sur les prévisions hydrologiques (Bratislava, 1967; Belgrade, 1969).

I N F O R M A T I O N

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

Le point 24 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970 charge l'Appareil de 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, de diffuser cette information à tous les pays danubiens et de la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

Accomplissant la tâche qui lui a été confiée, l'Appareil de la Commission a préparé un projet de formulaire St-4 comportant les modifications correspondantes, et une instruction sur la manière de remplir ce formulaire. Par sa lettre du 19 juin 1969 (n^o CD 81/VI-1969), il les a diffusés aux pays danubiens avec la prière de lui faire connaître les avis des autorités compétentes pour lui permettre de dresser l'information à soumettre à la XXVIII^e session.

Les réponses reçues à ce sujet se résument en ce qui suit:

Les autorités compétentes de l'Autriche ont fait savoir qu'en principe elles n'ont pas d'objection contre la présentation d'informations complémentaires d'après un nouveau projet de formulaire St-4, selon lequel seraient à fournir, en dehors des données déjà communiquées, non seulement des données sur le mouvement de marchandises entre

les ports des pays danubiens, mais également sur les transports de marchandises en cabotage entre les ports nationaux.

Pour souligner cette extension d'information, les autorités compétentes autrichiennes estiment qu'il serait utile:

a) de modifier le titre du formulaire St-4 et de l'intituler par exemple: "Mouvement de marchandises entre ports nationaux principaux et autres du Danube";

b) d'ajouter dans les rubriques 36 et 37, ainsi que dans une autre rubrique à inclure (conformément avec la division tripartite dans les colonnes 9-11 du côté gauche et du côté droit du formulaire), une nouvelle colonne intitulée "autres ports danubiens".

Cette proposition est formulée pour la raison que, selon la proposition de l'Appareil de la Commission, 3 ports nationaux seulement peuvent être indiqués dans le formulaire St-4 (le projet ne prévoit pas de rubrique pour l'indication éventuelle d'un plus grand nombre de ports);

c) de prévoir dans la rubrique 38 la possibilité d'inclure dans une rubrique globale intitulée: "autres ports nationaux du Danube" le restant des transports de marchandises en cabotage;

d) d'englober dans une rubrique 39, sous le titre "autres principaux ports danubiens", le volume du transport de marchandises indiqué dans la rubrique 36 du formulaire utilisé actuellement;

e) de séparer nettement, par une ligne verticale épaisse, les colonnes "Autres ports nationaux danubiens" et "Principaux ports danubiens" figurant dans l'entête du formulaire St-4, ceci pour les raisons indiquées plus haut.

Les autorités compétentes bulgares ont communiqué qu'à leur avis un relevé plus détaillé des transports de marchandises en cabotage entre les ports danubiens ainsi qu'entre les régions de dragage permettra, selon la propo-

sition élaborée par l'Appareil de la Commission, de réaliser un relevé plus détaillé du trafic-marchandises sur le Danube. Elles considèrent qu'à cette fin il serait opportun d'élaborer un formulaire spécial (par exemple St-4a) qui ne contiendrait que les données relatives aux transports en cabotage sur le Danube et de conserver le formulaire St-4 pour le relevé du mouvement des marchandises entre les pays, présenté par port danubien, comme jusqu'à présent.

Les autorités compétentes bulgares proposent d'inscrire dans les rubriques 36, 37 et 38 les ports et endroits dont le trafic-marchandises annuel dépasse 30-40 milliers de tonnes et d'indiquer dans une rubrique globale, la rubrique 39, le trafic-marchandises des endroits dont le volume de trafic n'atteint pas ce chiffre.

Les autorités compétentes hongroises ont fait savoir qu'elles sont d'accord d'organiser le relevé des transports en cabotage sur le Danube selon le formulaire et les indications méthodologiques élaborés par l'Appareil de la Commission.

Les autorités compétentes de la Roumanie ont communiqué qu'elles estiment nécessaire que les relevés des transports de marchandises en cabotage soient dressés selon le formulaire St-4 déjà adopté par la Commission.

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique sont d'avis que le projet de nouveau formulaire élaboré sur la base du formulaire actuellement utilisé envisage un relevé plus détaillé des transports en cabotage et a pour but d'améliorer les statistiques du trafic-marchandises sur le Danube. En conséquence, elles sont d'accord avec le projet de formulaire et les indications méthodologiques proposées et pourraient les adopter pour le rassemblement de renseignements.

Les autorités compétentes tchécoslovaques ont communiqué qu'elles ont étudié la proposition de l'Appareil de

la Commission et qu'elles sont d'accord d'accepter le projet de formulaire visant à réaliser un relevé plus détaillé des transports en cabotage sur le Danube.

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué que les données relatives au cabotage entre les ports yougoslaves sur le Danube et d'autres rivières navigables de Yougoslavie, paraissent dans les publications statistiques. Vu le très grand nombre de ports de cabotage sur les rivières, et notamment sur le Danube, elles ont décidé de ne publier des données que pour les ports et les points dont le trafic-marchandises annuel dépasse 10.000 tonnes. Les autres ports et points de chargement sont considérés comme moins importants et seuls les chiffres globaux de leur trafic sont publiés.

Elles ont également communiqué qu'elles pourraient adopter la proposition de l'Appareil de la Commission de relever le cabotage sur le Danube selon le formulaire St-4 (mouvement des marchandises entre les ports danubiens) en englobant le trafic entre les ports principaux et autres, danubiens et non danubiens. Toutefois, il y aurait lieu de modifier le formulaire de telle sorte que le pays fournissant les données indiquerait dans la colonne du milieu et dans l'entête les noms des ports, ou groupes de ports, entre lesquels on désire suivre le trafic-marchandises. Ainsi, le formulaire ressemblerait à un échiquier, avec les mêmes ports et groupes de ports dans l'entête et dans la colonne du milieu.

Le Ministère des Transports de la RF d'Allemagne a communiqué qu'à l'heure actuelle les transports de marchandises en cabotage sont enregistrés et présentés seulement selon les zones de trafic de chargement et de déchargement. Ainsi, le secteur du Danube de la RF d'Allemagne est réparti en les 5 zones de trafic suivantes:

- 1) de Neu-Ulm à Weichering (zone de trafic 202),
- 2) de Ingolstadt à Pförring (zone de trafic 201),
- 3) de Neustadt à Lohstast (zone de trafic 191),
- 4) de Matting à Tonndorf (zone de trafic 192),

5) de Aholzing à la frontière autrichienne (zone de trafic 193).

On n'effectue pas encore de transports de marchandises en cabotage entre ports danubiens et autres de la RF d'Allemagne. Une présentation des transports de marchandises en cabotage exigerait un dépouillement spécial de la documentation statistique de base, et ainsi la RF d'Allemagne ne pourrait fournir les données nécessaires que pour le rapport sur l'année 1971.

*

* *

Comme il découle des réponses reçues, les autorités compétentes de tous les pays danubiens sont en principe d'accord d'effectuer un relevé plus détaillé des transports de marchandises en cabotage, afin d'améliorer les statistiques du trafic-marchandises sur le Danube.

Afin de faciliter l'examen de cette question à la session, l'Appareil de la Commission a préparé un projet de formulaire St-4* précisé, qui tient compte des remarques communiquées. Ce formulaire, avec au verso des indications méthodologiques sur la manière de le remplir, est annexé à la présente information.

* Se trouve dans les archives

I N F O R M A T I O N

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

En vue de préciser les données statistiques relatives au transport de marchandises entre les pays danubiens, le point 25 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970 charge l'Appareil de rassembler les renseignements des autorités compétentes sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans le domaine des transports internationaux, de dresser à ce sujet une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

Par sa lettre n^o CD 52/IV-1969, en date du 21 avril 1969, l'Appareil de la Commission a demandé aux autorités compétentes des pays danubiens de lui faire parvenir des renseignements sur les méthodes qu'elles appliquent pour le relevé des marchandises transportées sur le Danube, sur les termes et les définitions utilisés à cette fin, ainsi que sur les mesures qui pourraient contribuer à obtenir une meilleure comparabilité des données sur les transports internationaux de marchandises sur le Danube.

Les réponses reçues permettent de constater que la situation dans le domaine en question se présente comme suit:

REPUBLIQUE D'AUTRICHE -

Selon les renseignements reçus des autorités compétentes autrichiennes, le relevé du trafic-marchandises

s'effectue à l'arrivée et au départ des bâtiments, d'après les caractéristiques essentielles suivantes:

- a) Pour le bâtiment:
 - type de bâtiment
 - pays d'origine du bâtiment
 - portée en lourd maximum, en tonnes
- b) Pour le parcours:
 - port de chargement, respectivement de déchargement
 - jour de l'arrivée, respectivement du départ
 - direction d'arrivée, respectivement de départ (montée, descente)
- c) Pour le chargement:
 - type de marchandises
 - quantité en tonnes ou en kilogrammes
 - lieu de chargement, respectivement de déchargement.

Chaque bâtiment arrivé, respectivement sorti doit remplir une fiche et la remettre à la personne responsable du port, qui l'envoie à l'Office Central Autrichien des Statistiques. En outre, les entreprises de navigation envoient périodiquement à l'Office Central les listes contenant les données caractéristiques de leurs bâtiments nationaux participant au trafic international de marchandises.

Les autorités compétentes autrichiennes ont communiqué qu'en remplissant les formulaires pour l'Annuaire statistique elles observent les indications méthodologiques figurant dans le Recueil des documents statistiques de la Commission du Danube.

En outre, afin d'obtenir une réglementation claire de la statistique de la navigation intérieure et surtout du trafic-marchandises sur le Danube, on élabore à l'heure actuelle une ordonnance basée sur la Loi fédérale de statistique de 1965. En principe, les termes et définitions appliqués pour le relevé ainsi que les explications relatives au trafic-marchandises sur le Danube sont conformes

aux instructions figurant dans le Recueil. Notamment, selon la statistique du trafic, on a inclus les transports effectués entre les ports de chargement et de déchargement sans tenir compte du pays d'origine et du pays de destination des marchandises.

En ce qui concerne les raisons des divergences qui se présentent dans les données des pays danubiens sur les transports de marchandises, et notamment entre les données de l'Autriche et d'autres pays danubiens, les autorités compétentes autrichiennes ont réitéré leur avis selon lequel il s'agit surtout d'une interprétation erronée des termes se rapportant à l'état de chargement et de déchargement, des différents modes de relevé du "transit interrompu", ainsi que de l'absence du relevé du trafic-marchandises de zone franche. Il convient de tenir également compte du fait que des inexacritudes peuvent surgir au cours du travail de rassemblement des données mêmes.

Selon l'avis des autorités compétentes autrichiennes, une comparaison régulière des données statistiques des pays danubiens ne paraît être utile qu'après que les Etats-membres auront clarifié, et tant soit peu harmonisé leurs méthodes de relevé statistique.

REPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE -

Selon les autorités compétentes bulgares, les écarts qui se présentent encore dans les données fournies par les pays danubiens au sujet des marchandises transportées sur le Danube peuvent aussi provenir de plusieurs raisons objectives, car une certaine partie des marchandises est expédiée à la fin de l'année et n'arrive dans le pays de destination qu'au début de l'année qui suit. Des écarts peuvent également surgir quand les instructions méthodologiques ne sont pas suivies exactement et aussi quand des marchandises arrivées dans un pays sont réexpédiées à destination d'un autre pays.

Les autorités compétentes bulgares ont également communiqué qu'en remplissant les formulaires statistiques de la Commission du Danube, et notamment le formulaire St-3

servant au relevé des marchandises d'exportation et d'importation, transportées à bord de bâtiments nationaux ou étrangers, elles appliquent strictement les instructions méthodologiques imprimées au verso du formulaire. Toutefois, elles estiment qu'il faudrait préciser dans la méthodologie et dans les instructions sommaires au formulaire St-3 les notions "pays d'expédition", "pays de destination", "pays d'arrivée". Ceci permettrait d'éviter des erreurs d'interprétation des termes "pays de provenance des marchandises", "pays d'expédition", "port d'arrivée des marchandises", et après leur réexpédition "nouveau port d'arrivée des marchandises".

D'autre part, elles ont fait remarquer qu'il était très difficile de relever pour chaque mode de transport les marchandises qui font l'objet d'une réexpédition, car dans certains cas ces marchandises sont transportées accompagnées de nouveaux documents de transport, tandis que dans d'autres cas, elles poursuivent leur route accompagnées des documents de transport initiaux. Dans les deux cas on devrait relever ces transports de marchandises une seule fois, depuis le port d'expédition initial jusqu'au port de première destination.

Les autorités compétentes de la Bulgarie ont réitéré leur proposition soumise l'année dernière, selon laquelle il serait utile que les pays danubiens dans lesquels des marchandises sont arrivées par la voie du Danube communiquent tous les 6 mois aux ports d'expédition les données sur les marchandises arrivées. Quoique dans certains pays une telle mesure compliquerait quelque peu le travail des autorités statistiques, elle contribuerait cependant à améliorer le relevé statistique du trafic-marchandises sur le Danube. Elles estiment qu'il serait utile que cette proposition soit examinée dans le cadre de la Commission du Danube.

REPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE -

Les autorités compétentes hongroises effectuent dans le cadre de la statistique des transports internationaux

sur le Danube, le relevé des marchandises d'exportation, d'importation et de transit. Les méthodes de relevé, ainsi que les termes et définitions qu'elles utilisent sont analogues à ceux adoptés par la XXVI^e session de la Commission du Danube et publiés dans le Recueil des documents statistiques. Le formulaire St-3 est également rempli selon les instructions adoptées.

Sur le secteur hongrois du Danube, le relevé des marchandises transportées à bord de bâtiments étrangers est effectué par les bureaux de douane au passage de la frontière, à l'entrée et à la sortie du pays. L'arrivée et le départ des bâtiments sont enregistrés par les agents de la douane à Győr, Komárom, Szob et Mohács, qui remplissent un formulaire statistique nommé "Carte d'enregistrement". En ce qui concerne les bâtiments étrangers en transit, les agents de la douane remplissent ce formulaire seulement à la sortie du pays.

Le formulaire en question est rempli par l'agent de la douane sur la base du document d'arrivée et de départ des bâtiments.

Le formulaire comprend les données suivantes:

- a) direction des transports (entrée et sortie);
- b) pour le bâtiment quittant le pays: la nature des transports, transit ou non;
- c) type du bâtiment (bâtiment à passagers, remorqueur, automoteur, chaland, etc.);
- d) chargement du bâtiment (en charge, à lège);
- e) nationalité du bâtiment, selon le pavillon;
- f) marchandises transportées (dénomination, poids, port de chargement, port de destination).

Le bureau de douane envoie ces formulaires à l'Office central des statistiques bimensuellement, c'est-à-dire tous les 5^e et 20^e jours du mois suivant. Les données sont dépouillées à l'Office des statistiques à l'aide d'ordinateurs et publiées dans différentes publications.

Les transports de marchandises à l'exportation, à l'importation et en transit à bord des bâtiments hongrois

sont réalisés par l'Entreprise de navigation MAHART, qui établit annuellement un rapport synoptique contenant des renseignements au sujet des bâtiments ayant effectué ces transports, la ventilation des transports par pays de destination et des données sur la composition des marchandises, comme indiqué plus haut.

Les autorités compétentes hongroises estiment que la terminologie et les définitions utilisées pour le relevé des transports de marchandises sur le Danube sont précises et homogènes et sont d'avis qu'il ne serait pas opportun de les modifier.

En ce qui concerne les écarts qui se présentent entre les données fournies par les pays danubiens au sujet des ports d'expédition et de destination, les autorités compétentes hongroises estiment que ces divergences pourraient être éliminées si les pays pouvaient, une fois par an, concerter leurs données.

REPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE -

Les autorités compétentes roumaines ont communiqué que l'enregistrement du trafic international de marchandises sur le Danube a été organisé sur la base des recommandations de la Commission du Danube, avec utilisation des formulaires statistiques reçus de l'Appareil de la Commission. Cet enregistrement a été effectué rigoureusement, notamment pour les marchandises d'exportation, d'importation et de transit, sorties du pays ou entrées dans le pays dans le cadre du trafic international par voie du Danube, sans tenir compte de la provenance des bâtiments (nationaux ou étrangers), conformément aux recommandations de la Commission du Danube et en particulier au formulaire St-3.

Pour les marchandises d'exportation et d'importation, il n'y a aucune précision à faire, étant donné que celles-ci sont enregistrées par pays de destination ou d'expédition, comme marchandises entrées ou sorties, séparément pour chacun des pays danubiens, et globalement pour les pays non danubiens.

En ce qui concerne les marchandises transportées sur le Danube en transit, entrées dans le pays ou sorties du pays, il convient d'y apporter les précisions suivantes:

- les marchandises entrées dans le pays par voie du Danube, à bord de bâtiments, et sorties du pays par d'autres moyens de transport, sont enregistrées seulement à l'entrée du pays;

- les marchandises sorties du pays par voie du Danube à bord de bâtiments, et entrées dans le pays par d'autres moyens de transport, sont enregistrées seulement à la sortie du pays;

- les marchandises entrées dans le pays et sorties du pays à bord de bâtiments, par voie du Danube, sont enregistrées tant à l'entrée qu'à la sortie du pays.

Dans les cas mentionnés ci-haut, l'enregistrement des marchandises en transit entrées ou sorties par voie du Danube est effectué séparément pour chacun des pays danubiens d'expédition ou de destination et globalement pour l'ensemble des pays non danubiens.

En ce qui concerne les définitions des termes fondamentaux utilisés pour les statistiques des transports internationaux de marchandises sur le Danube, il est à préciser que celles-ci correspondent aux formulaires statistiques élaborés par la Commission du Danube, et les autorités compétentes roumaines ne considèrent pas nécessaire d'y apporter des modifications.

Pour ce qui est de la comparabilité des données sur le transport international de marchandises sur le Danube, les autorités compétentes roumaines considèrent que les formulaires statistiques permettent d'atteindre ce but, et pour les cas où des écarts importants (plus de 5% par exemple) apparaissent entre les données statistiques communiquées par le pays d'expédition et le pays de destination, on pourrait, pour les éliminer, effectuer chaque année des confrontations bilatérales.

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES -

Les autorités compétentes soviétiques ont communiqué que la méthode appliquée en Union Soviétique pour le relevé des marchandises d'exportation, d'importation et de transit transportées par voie du Danube à bord de bâtiments nationaux et étrangers correspond aux indications méthodologiques sur la manière de remplir le formulaire St-3 de la Commission du Danube; de plus, les termes "pays d'expédition" et "pays de destination", ainsi que d'autres termes également sont interprétés de la même manière que les interprètent les documents statistiques de la Commission du Danube.

Les marchandises sont relevées par pays d'expédition et de destination, indépendamment du lieu d'expédition initial ou du lieu de destination final. Quand on parle de "pays d'expédition", on a en vue le pays du port d'expédition de la marchandise, et le "pays de destination" est le pays du port d'arrivée de la marchandise.

Selon les autorités compétentes soviétiques, des confrontations bilatérales préliminaires des données statistiques (par trimestre, semestre ou année) ne seraient pas utiles, car elles exigeraient un grand travail supplémentaire, ce qui pourrait retarder la présentation des données annuelles à la Commission du Danube.

Quand les divergences entre les données fournies par les pays danubiens sur les transports de marchandises par voie du Danube sont considérables, l'Appareil de la Commission devrait les porter à la connaissance des pays intéressés et leur demander de préciser et de concerter les données en question.

REPUBLIQUE SOCIALISTE FEDERATIVE DE YOUGOSLAVIE -

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué que les statistiques du trafic-marchandises sur les fleuves yougoslaves se fondent sur le système des rapports mensuels réguliers des services des entreprises de naviga-

tion et autres transporteurs ainsi que des capitaineries de port. Chacun de ces services recueille et adresse à l'Institut fédéral des statistiques des données brutes sur chaque transport-chargement selon un formulaire unique conforme aux instructions.

Le rassemblement des données est organisé de telle sorte, que, d'une part, on englobe entièrement le trafic intérieur et international, et que, d'autre part, on évite de retenir les bâtiments dans les ports aux fins de fourniture de données statistiques. A cet effet, toutes les entreprises nationales de navigation informent l'organisme statistique correspondant des transports effectués par leurs bâtiments au cours du mois, soit dans le pays, soit à l'étranger. Les données relatives aux transports effectués par des transporteurs étrangers, tels que importation, exportation ou transit, sont adressées à la capitainerie du port à l'entrée ou à la sortie du pays. Comme il a déjà été mentionné, les données sont recueillies selon un formulaire unique dans lequel sont inscrits séparément tous les chargements. On entend par chargement la quantité de marchandises transportée sous le couvert d'une police de chargement, et par un seul bâtiment. Chaque chargement est défini plus en détail par les éléments suivants:

- nom de l'entreprise de navigation ayant effectué le transport;
- nom et signe distinctif du bâtiment ayant effectué le transport;
- catégorie de bâtiment (citerne, chaland à moteur, barge, etc.);
- force motrice (pour les automoteurs);
- portée en lourd en tonnes;
- pavillon du bâtiment;
- port et pays de chargement;
- port et pays de déchargement;
- distance, en km, entre le lieu de chargement et le lieu de déchargement;
- distance, dans les limites des frontières de la RSFY, pour les marchandises à exporter, importer ou en transit;

- quantité de marchandises en tonnes;
- tonnes-kilomètres nettes réalisées dans les limites des frontières de la RSFY (à mentionner séparément);
- sorte de marchandises;
- catégorie de transport (intérieur, exportation, importation et transit).

Les données sont dépouillées au moyen de mécanographes, selon un programme qui permet l'élaboration de relevés statistiques complexes d'après tous les éléments mentionnés ci-haut.

En vue de l'appréciation du volume et de la structure du trafic international sur le Danube, on a élaboré toute une série de formulaires englobant toutes les données à présenter à la Commission du Danube selon les formulaires St-1 à St-6.

Il a été possible d'établir un programme unique de dépouillement des données pour les besoins du pays et pour ceux de la Commission du Danube grâce aux définitions uniques pour toutes les catégories de transport international de marchandises, à savoir exportation, importation, transit, pays de chargement, pays de déchargement, etc.

Dans la statistique du trafic fluvial, on entend par "exportation" la sortie de marchandises de Yougoslavie par voie du Danube à destination d'un autre pays danubien quand ces marchandises ont été chargées dans un des ports fluviaux yougoslaves.

On entend par "importation" l'entrée de marchandises en Yougoslavie par voie du Danube, à condition que ces marchandises aient été déchargées dans un port fluvial yougoslave.

Pour le transit, on n'indique que les quantités de marchandises transportées à travers le secteur yougoslave par voie du Danube, sans chargement ou déchargement sur le territoire yougoslave.

Le transit combiné, tel que mer-chemin de fer-fleuve ou mer-route-fleuve est inclus, selon les instructions en vigueur, dans l'entrée ou la sortie selon que les marchandises sont arrivées par voie du Danube pour être envoyées à l'étranger par un autre moyen de transport ou qu'elles sont transportées à l'étranger par voie du Danube, après être arrivées d'un autre pays par un autre moyen de transport. Toutefois, selon les communications des autorités compétentes yougoslaves, cette catégorie de transit combiné n'est que théorique, elle ne s'est pas réalisée dans la pratique.

Il est à noter que le pays de chargement et le pays de déchargement en trafic international de marchandises par voie fluviale ou par d'autres moyens de transport représentent les pays où les marchandises sont reçues - chargées, respectivement remises - déchargées. Ces pays ne sont pas identiques aux pays d'origine ou de destination des marchandises.

Les autorités compétentes yougoslaves confirment qu'il arrive en effet que les quantités de marchandises exportées - sorties d'un pays danubien ne correspondent pas aux quantités de marchandises importées - entrées dans un autre pays danubien. Toutefois, elles estiment que ce problème n'est pas spécifique au transport fluvial ou au transport danubien, et qu'il se présente aussi dans le trafic international de marchandises en général.

L'expérience a montré que les raisons de ces différences sont très complexes et qu'elles ne sont pas uniquement de nature statistique; elles sont souvent institutionnellement liées aux différences existant entre les dispositions, et à la pratique qui diffère de pays à pays.

L'harmonisation bilatérale, en tant que méthode de règlement de ce problème, est certes très utile, bien que pour les raisons mentionnées elle n'ait pas abouti à des résultats plus importants, du moins dans les cadres généraux.

REPUBLIQUE SOCIALISTE TCHECOSLOVAQUE -

Les autorités compétentes tchécoslovaques ont communiqué que les entreprises de navigation réalisant des transports de marchandises sur le Danube effectuent le relevé statistique des transports et des opérations de transbordement selon les instructions méthodologiques en vigueur en Tchécoslovaquie. Les données obtenues sont également utilisées pour les formulaires statistiques de la Commission du Danube. Ainsi, la documentation de base pour le formulaire St-1 englobe les données sur la manutention des marchandises aux points de transbordement en tenant compte de toutes les marchandises entrées en Tchécoslovaquie, sorties de la Tchécoslovaquie ou transportées en cabotage à l'intérieur du pays, indépendamment du pavillon du bâtiment qui réalise ces transports. Des difficultés se présentent seulement dans le relevé des marchandises en transit transportées sur le secteur tchécoslovaque du Danube à bord des bâtiments étrangers, sans transbordement dans des ports tchécoslovaques.

Le formulaire St-2 est rempli sur la base des données statistiques relatives aux transports de marchandises à bord des bâtiments nationaux.

Les données statistiques reprises des documents de transport des marchandises entrées dans des ports tchécoslovaques danubiens ou sorties de ces ports, servent de base pour remplir les formulaires St-3 à St-6. Toutefois, des difficultés et même des imprécisions surgissent lors du dépouillement des dites données, car les données indiquées dans les documents de transport par les entreprises de navigation qui réalisent les transports en question ne sont pas toujours exactes, ainsi par exemple, le nom du port d'expédition et du port de destination (parfois, seul le nom ou le numéro d'enregistrement du bâtiment est indiqué).

Les autorités compétentes tchécoslovaques font savoir qu'elles n'ont pas d'observations quant aux termes fonda-

mentaux établis par la Commission du Danube pour les besoins de la statistique et qu'elles n'estiment pas nécessaire de les remplacer ou de les modifier. En ce qui concerne l'utilisation des termes "pays d'expédition" et "pays de destination", les autorités compétentes tchécoslovaques se servent des données des pays danubiens où la marchandise a été chargée sur un bâtiment ou déchargée d'un bâtiment, indépendamment du pavillon du bâtiment et de l'acheminement ultérieur des marchandises.

Les autorités compétentes tchécoslovaques estiment qu'une confrontation bilatérale des données statistiques au courant de l'année exigerait un grand travail car, pour ce faire, l'échange des données entre les différentes entreprises de navigation devrait être fréquent. A leur avis, pour éliminer les divergences qui se présentent dans les données statistiques sur les transports de marchandises, il conviendrait de recommander aux pays danubiens que leurs entreprises de navigation indiquent dans les documents de transport des données exactes et complètes.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE -

Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué que l'Office Fédéral de la Statistique utilise les termes suivants dans le cadre des statistiques officielles de transport:

- pays d'embarquement: pays où les marchandises sont chargées sur le moyen de transport utilisé lors du passage de la frontière;
- pays de débarquement: pays où les marchandises sont débarquées du moyen de transport utilisé lors du passage de la frontière;
- pays de provenance: pays d'origine des marchandises;
- pays de destination: dernier pays de destination.

L'exemple ci-après précise l'utilisation de ces notions.

Si 1.000 tonnes de céréales sont transportées par un navire à partir des Etats-Unis vers Rotterdam, puis transbordées à Rotterdam sur un bateau fluvial pour être transportées ensuite par ce bateau vers Duisburg, les Etats-Unis seront le pays de provenance, les Pays-Bas, le pays d'embarquement et la RF d'Allemagne, le pays de débarquement et de destination.

Si, à Duisburg, les céréales sont transbordées du bateau fluvial sur un autre moyen de transport (chemin de fer) et réacheminées vers l'Autriche par exemple, dans la statistique de navigation intérieure la RF d'Allemagne figure comme pays de débarquement seulement, et l'Autriche comme pays de destination, tandis que dans la statistique des chemins de fer, la RF d'Allemagne sera considérée comme pays d'embarquement et l'Autriche comme pays de débarquement (trafic de transit sous rupture de charge).

Dans la statistique des transports de la RF d'Allemagne, "le trafic de transit sous rupture de charge" est retenu en principe comme réception à partir de l'étranger et comme expédition vers l'étranger. Sont exclusivement considérés comme trafic de transit, les transports effectués sans transbordement sur le même moyen de transport en transit par le territoire de la RF d'Allemagne (par exemple, transport par bateau fluvial de Rotterdam à Bâle).

Dans la statistique officielle des transports, en RF d'Allemagne on ne parle que de marchandises entrées (et non d'importation de marchandises) et de marchandises sorties (et non d'exportation de marchandises). Les données sur l'importation et l'exportation de marchandises figurent en RF d'Allemagne dans la statistique du commerce extérieur.

C'est pour ces raisons de méthode que la statistique des transports de la RF d'Allemagne ne fait, pour le trafic sur le Danube, qu'une distinction entre:

- entrées en franchissement de la frontière;

- sorties en franchissement de la frontière;
- transports intérieurs (transports entre les ports danubiens de la RF d'Allemagne).

Le trafic en transit sous rupture de charge est enregistré dans la statistique de la navigation fluviale respectivement comme sortie ou comme entrée en franchissant la frontière, et non pas comme trafic de transit. Pour être reproduits à part, ces transports sous rupture de charge devraient être retirés des entrées et des sorties en franchissement de la frontière au moyen d'un dépouillement spécial.

Par ailleurs, les autorités compétentes de la RF d'Allemagne ont communiqué qu'à la suite des différences qui se présentent entre les données des pays d'expédition, d'une part, et celles des pays de réception, d'autre part, elles ont été saisies à plusieurs reprises des problèmes du recensement statistique du transport international des marchandises. Ainsi par exemple, quelques années auparavant, à la frontière germano-néerlandaise, il y a eu des divergences considérables entre les inscriptions de la RF d'Allemagne et celles des Pays-Bas. Ce problème a été résolu grâce à un accord entre la RF d'Allemagne et les Pays-Bas, aux termes duquel chaque pays n'enregistre plus qu'un seul sens de la circulation. La RF d'Allemagne enregistre le trafic vers l'amont, et les Pays-Bas enregistrent le trafic vers l'aval. Les deux pays échangent ensuite mensuellement leurs données statistiques (cartes mécanographiques ou bandes magnétiques) et publient ainsi des chiffres concordants sur le trafic en franchissement de la frontière sur le Rhin.

Si l'on transposait cette méthode au trafic international sur le Danube, la RF d'Allemagne n'enregistrerait au poste frontière de Passau que les entrées en franchissement de la frontière (marchandises reçues) et reprendrait les données sur les sorties en franchissement de la frontière (marchandises expédiées) des enregistrements re-

tenus par les autres pays danubiens sur les entrées en franchissement de la frontière provenant du pays d'expédition "RF d'Allemagne". Cette méthode suppose un échange des documents d'enregistrement (cartes mécanographiques, bandes magnétiques, etc.) entre la RF d'Allemagne et les autres pays danubiens.

Si l'introduction de cette méthode, pratiquée dans le trafic avec les Pays-Bas, se heurtait à des difficultés pour le transport international sur le Danube, de l'avis des autorités compétentes de la RF d'Allemagne, deux possibilités permettraient d'aboutir à une meilleure comparabilité des relevés des divers pays danubiens:

1) Les pays danubiens - notamment les pays dont les relevés diffèrent fortement - essaieraient, par des accords bilatéraux, d'harmoniser leurs méthodes de recensement pour que les différences soient réduites à un minimum.

2) La Commission du Danube ne reprendrait dans son Annuaire statistique en principe que les données transmises par les pays danubiens au sujet des entrées, c'est-à-dire des marchandises reçues des autres pays danubiens. Ainsi, la Commission du Danube retiendrait pour la RF d'Allemagne uniquement les données de réception (entrées en franchissement de la frontière), subdivisées d'après les divers pays d'expédition.

L'application de cette méthode permettrait d'éviter les différences importantes dans les données statistiques. Il faudrait cependant s'attendre à ce que les données statistiques de la Commission du Danube ne correspondent pas toujours à celles de la statistique nationale des pays danubiens pour la raison que, dans le cas de la RF d'Allemagne par exemple, les autorités compétentes pour l'établissement de la statistique ne reçoivent pas toujours des données détaillées sur les entrées de la RF d'Allemagne notifiées à la Commission du Danube par les autres pays danubiens.

Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne estiment que même en cas d'application de la deuxième méthode, il serait opportun que les pays danubiens harmonisent leurs méthodes de recensement pour que les divergences éventuelles restent limitées au strict minimum.

*

*

*

Les réponses reçues des autorités compétentes des pays danubiens donnent un aperçu des méthodes utilisées pour le relevé des transports internationaux de marchandises sur le Danube, qui facilite la mise à jour des causes à l'origine des divergences entre les données présentées et permet de trouver une voie pour les éviter.

Il a pu être constaté que pour le relevé des transports de marchandises sur le Danube tous les pays suivent les instructions méthodologiques sur la manière de remplir les formulaires statistiques qui ont été recommandées par la Commission du Danube et publiées dans le Recueil des documents statistiques. D'autre part, tous les pays ont confirmé l'opportunité de la mise en application des recommandations faites par la réunion d'experts des pays danubiens chargée des questions statistiques et approuvées par la XXVI^e session de la Commission du Danube. Selon ces recommandations, il convient de se fonder, pour l'établissement de l'Annuaire statistique, sur les données relatives aux marchandises entrées dans le pays, c'est-à-dire sur les données du pays d'arrivée des marchandises. Les autorités compétentes des pays danubiens ont également confirmé l'utilité de conserver et d'employer les termes et définitions élaborés par la Commission du Danube pour le relevé des transports internationaux de marchandises.

Les autorités compétentes de quelques pays danubiens ont proposé de préciser les notions "pays d'expédition ou de chargement" et "pays de destination ou de déchargement".

De l'avis de l'Appareil de la Commission, l'interpré-

tation et l'application justes de ces termes sont précisées dans la réponse des autorités compétentes de l'Union Soviétique, selon laquelle l'enregistrement des marchandises transportées sur le Danube est effectué par pays d'expédition et pays de destination des marchandises, indépendamment du lieu d'expédition initial et du lieu de destination final. Dans cette acception, le terme "pays d'expédition ou de chargement" désigne le pays danubien dans lequel se trouve le port d'où les marchandises ont été expédiées et le terme "pays de destination ou de déchargement", le pays danubien dans lequel se trouve le port où les marchandises données sont arrivées.

Il paraît utile d'examiner l'opinion exprimée par les autorités compétentes soviétiques, qui précisent d'une manière univoque les définitions des termes susmentionnés, et, après que ces définitions auront été concertées, de compléter les indications méthodologiques sur la manière de remplir le formulaire St-3 relatif aux transports internationaux de marchandises sur le Danube.

Comme il a déjà été mentionné, les autorités compétentes roumaines ont fait connaître la méthode qu'elles utilisent, et ont communiqué que cette méthode leur permettait d'enregistrer rigoureusement les marchandises en transit; cette méthode se résume en ce qui suit:

- pour les marchandises entrées dans le pays à bord de bâtiments, par voie du Danube, et sorties du pays en empruntant d'autres moyens de transport, on enregistre seulement l'entrée dans le pays;
- pour les marchandises sorties du pays à bord de bâtiments, par voie du Danube, et entrées dans le pays en empruntant d'autres moyens de transport, on enregistre seulement la sortie du pays;
- les marchandises entrées et sorties à bord de bâtiments, par voie du Danube, sont enregistrées tant à l'entrée qu'à la sortie du pays.

L'Appareil de la Commission estime que l'on pourrait adopter la méthode élaborée par les autorités compétentes roumaines pour le relevé des marchandises en transit et compléter en conséquence les instructions méthodologiques sur la manière de remplir le formulaire St-3 relatif aux transports internationaux de marchandises par voie du Danube.

Les autorités compétentes bulgares proposent que les pays danubiens qui ont reçu des marchandises arrivées par voie du Danube communiquent tous les 6 mois aux pays d'expédition les données sur les marchandises entrées dans le pays. A leur avis, ceci pourrait contribuer à l'amélioration du relevé statistique des marchandises transportées entre les pays danubiens. Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne se sont également prononcées en faveur d'une confrontation bilatérale des données pour les cas où les écarts sont importants.

Les autorités compétentes d'autres pays danubiens (Union Soviétique, Hongrie, Roumanie, Tchécoslovaquie et Yougoslavie) estiment par contre qu'il ne serait pas opportun d'effectuer une confrontation bilatérale préalable des données statistiques car cette mesure exigerait un grand travail technique et pourrait retarder la présentation des données annuelles à la Commission du Danube.

Dans les seuls cas où des écarts importants apparaissent entre les données statistiques fournies par les pays danubiens sur les transports de marchandises sur le Danube (dépassant 5% par exemple; proposition des autorités compétentes roumaines), il serait opportun que l'Appareil de la Commission communique ces divergences aux pays respectifs en les priant de concerter les données en question.

Sur la base de ce qui précède, l'Appareil de la Commission propose la méthode suivante, qui pourrait aboutir à une meilleure comparabilité des données présentées par les pays danubiens:

Les données annuelles fournies par les autorités compétentes des pays danubiens sur les marchandises transportées sont analysées par l'Appareil de la Commission conformément à la recommandation de la réunion d'experts pour les questions statistiques, approuvée par la XXVI^e session de la Commission, et pour le cas où des écarts importants (dépassant 5% par exemple) apparaissent dans les données de différents pays, l'Appareil en prépare des tableaux qu'il fait parvenir aux pays et ports d'expédition et de destination en les priant de procéder à une vérification bilatérale dans un délai aussi court que possible, et d'envoyer les données concertées à la Commission du Danube. Dans les cas où les écarts ne dépassent pas 5%, l'Appareil de la Commission continuera à appliquer le principe consistant à utiliser les données du pays de destination des marchandises.

De l'avis de l'Appareil de la Commission, cette manière de procéder rendrait superflue une confrontation bilatérale des données qui ne présentent pas de grands écarts, tandis que pour les écarts importants, leur confrontation bilatérale permettrait d'établir ultérieurement les raisons fondamentales de leur apparition.

Il est évident que l'utilisation d'un formulaire spécial pour le relevé des marchandises de commerce extérieur en transit contribuerait à un recensement plus précis des transports de marchandises entre les pays danubiens. La XXVIII^e session de la Commission du Danube s'occupera également de ce formulaire.

I N F O R M A T I O N

sur les possibilités 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

Conformément au point 27 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970, l'Appareil de la Commission a préparé et diffusé, le 4 décembre 1969, pour avis à tous les pays danubiens, une information sur les dispositions fondamentales et recommandations réglant les transports en containers élaborés par des organisations internationales ou dans le cadre d'accords multilatéraux.*

Les avis reçus des autorités compétentes des pays danubiens sont résumés ci-après:

Les autorités compétentes de l'Autriche ont communiqué que la question de l'emploi du container dans le transport sur le Danube ne relève pas encore une importance urgente pour l'Autriche, car ce mode de transport occupe une part peu importante sur le secteur autrichien du Danube, et par ailleurs, on n'envisage pas à l'heure actuelle d'acheter des containers ou des bateaux spéciaux pour leur transport.

Néanmoins, il est probable qu'à l'avenir, après l'achèvement du canal Rhin-Main-Danube, l'importance des transports en containers augmentera pour l'Autriche également, et sous cet aspect, les autorités compétentes autrichiennes salueraient l'exécution des travaux préparatoires envisagés dans la partie "Déductions et propositions" de

* Se trouve dans les archives

l'Information. Toutefois, l'Autriche se réserve le droit de revenir à ce sujet à un moment donné à l'avenir.

Les autorités compétentes bulgares ont communiqué qu'elles étaient d'accord avec les déductions et les propositions formulées dans l'Information, et ont fait savoir qu'un accord sur les transports internationaux de marchandises en containers par chemin de fer et voie d'eau a été conclu en septembre 1969 entre les Ministères des transports de la Bulgarie et de l'Union Soviétique. Selon cet accord, des containers de poids brut de 2,5 tonnes et 5 tonnes transportés par chemin de fer seront transbordés dans des ports danubiens accompagnés d'une seule lettre de voiture.

Les autorités compétentes de la Hongrie estiment opportunes les déductions et les propositions de l'Appareil et ont fait savoir qu'elles étaient d'accord de commencer dans le cadre de la Commission du Danube, les travaux nécessaires visant à régler les transports en containers. Elles ont également communiqué que la Hongrie prend part aux travaux des organisations internationales énumérées dans l'Information, et estiment nécessaire d'appliquer les décisions adoptées par celles-ci.

Les autorités compétentes de la Roumanie ont exprimé l'avis que l'information élaborée par l'Appareil de la Commission constitue un matériel de base d'orientation en vue d'une éventuelle application dans les transports sur le Danube, en tenant compte des conditions spécifiques de la navigation danubienne. Cette documentation peut être utile pour l'étude de l'utilisation des types de containers par nature de marchandises dans les transports par voie navigable.

Toutefois, les autorités compétentes roumaines estiment que quelques-unes des propositions figurant dans l'Information ne pourraient être mises en discussion pour l'instant au sein de la Commission du Danube, vu qu'à l'heure actuelle on ne dispose pas d'un nombre suffisant

de données concrètes pour élaborer les matériaux qui pourraient être utilisés dans le domaine des transports internationaux de marchandises sur le Danube. Parmi ces propositions figurent notamment celles qui concernent les données statistiques sur les transports en containers, le volume des marchandises transportées en containers sur le Danube, la nomenclature des marchandises, le questionnaire sur le développement de ce mode de transport et d'autres.

Les autorités compétentes roumaines considèrent qu'il serait utile que l'Appareil de la Commission poursuive son travail de rassemblement d'informations annuelles, au sujet du développement des transports en containers dans les pays danubiens, de la manière dont on procède au sein d'autres organisations internationales. Quand les pays seront en possession de données plus concrètes sur ce mode de transport, on pourrait passer à l'étape suivante de l'étude de ce problème au sein de la Commission du Danube.

Les autorités compétentes yougoslaves ont communiqué que le problème de l'introduction des containers soulève de nombreuses questions complexes qui demandent que l'on procède à une étude non seulement spéciale, mais aussi multiple en tenant compte de différents aspects: économique, technique, douanier, statistique, juridique et autres. Il est impossible de traiter ce problème uniquement du point de vue d'un seul mode de transport, en l'occurrence du transport sur le Danube, car les questions qui se posent en connexion avec sa solution sont propres à toutes les catégories de transport.

De l'avis des autorités compétentes yougoslaves, l'utilisation des containers en tant que nouveaux modes de transport se trouve dans la phase initiale de l'étude de leur introduction dans la navigation sur le Danube, et il n'existe encore aucune expérience permettant de discerner clairement les problèmes qui se posent dans ce domaine.

Elles font remarquer que le Sous-comité des transports par voie navigable de la CEE de l'ONU, appelé à s'occuper en premier lieu des aspects économiques et d'exploit-

tation de la navigation intérieure, se limite à suivre l'application des containers dans la navigation intérieure tout en laissant à des groupes de travail spéciaux le soin d'étudier les problèmes en détail.

C'est pourquoi les autorités compétentes yougoslaves sont d'avis qu'il n'existe pas de possibilités de procéder à l'heure actuelle à l'étude de cette question dans le cadre de la Commission du Danube. Les problèmes de l'introduction des containers dans la navigation sur le Danube sont des problèmes concernant l'activité des entreprises de navigation, intéressées à la réduction des frais de transport.

La Commission ayant pour tâche d'unifier les conditions de sécurité de la navigation sur le Danube, il est très difficile d'établir le rôle qu'elle pourrait jouer dans le développement des transports par containers sur le Danube.

Selon l'opinion des autorités compétentes yougoslaves l'activité de la Commission du Danube devrait se ramener à suivre l'activité d'autres organisations internationales dans le domaine de l'utilisation des containers aux fins d'une éventuelle étude ultérieure des questions relevant de la sécurité de la navigation sur le Danube, lors de l'introduction des containers dans le transport fluvial. Le relevé des données statistiques qui s'ensuivrait dans le cadre de la Commission du Danube ne pourrait justifier l'engagement de la Commission dans l'ensemble des problèmes de l'utilisation des containers, tenant compte également que ceux-ci sont déjà étudiés par une série d'autres organisations internationales et organismes de travail, appelés à s'occuper de ces problèmes.

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont communiqué qu'elles estiment opportun de poursuivre, dans le cadre de la Commission du Danube, l'étude des questions portant sur les transports en containers, et proposent, comme première mesure, d'entreprendre l'étude des questions relevant du domaine de la statistique de ces transports.

Les autorités compétentes de la RF d'Allemagne estiment que l'Information représente une excellente récapitulation des dispositions fondamentales et recommandations réglant les transports en containers. Toutefois, en raison du manque d'expérience pratique dans le domaine du trafic des containers sur le Danube, nécessaire pour l'appréciation de nombreuses questions, elles appuient la proposition faite par l'Appareil de la Commission, qui prévoit en premier lieu l'examen des possibilités de recensement statistique de ce type de transport.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques des containers, elles ont souligné qu'il conviendrait de se tenir strictement aux normes recommandées par l'ISO. En cas de modification éventuelle de ces normes, il serait utile d'établir des contacts avec cette Organisation.

*

* *

Les réponses communiquées permettent de déduire que les autorités compétentes des pays danubiens estiment utile et actuelle l'information préparée par l'Appareil de la Commission qui donne un tableau récapitulatif des travaux poursuivis au sein de différentes organisations internationales pour régler les transports en containers.

Ayant en vue l'absence de données concrètes sur ce mode de transport sur le Danube, les autorités compétentes de quelques pays danubiens estiment qu'il serait indiqué d'examiner dans le cadre de la Commission du Danube les possibilités d'un relevé statistique des transports en containers en vue d'une étude ultérieure d'autres questions que soulève ce mode de transport.

I N F O R M A T I O N

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

Conformément au point 28 du plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1969 à mars 1970, l'Appareil de la Commission est chargé de dresser, sur la base des avis reçus des autorités compétentes des pays danubiens, une information au sujet de l'organisation du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit, de la diffuser à tous les pays danubiens et de la soumettre à l'examen de la XXVIII^e session.

L'Appareil de la Commission a élaboré en son temps des propositions en vue de définir les transports de marchandises à inclure dans la catégorie de commerce extérieur en transit, de même que deux variantes de projets de formulaire St-3 complétés pour un relevé éventuel de cette nature de transport.

Selon ces propositions, les transports suivants feraient partie de la catégorie du transit de commerce extérieur:

a) les marchandises de commerce extérieur de pays non danubiens, transportées par voie du Danube avec transbordement dans des ports du pays donné pour acheminement à destination d'autres pays danubiens;

b) les marchandises de commerce extérieur de pays non danubiens, transportées par voie du Danube avec transbordement dans des ports du pays donné pour acheminement à destination d'autres pays non danubiens;

c) les marchandises de commerce extérieur de pays danubiens, transportées par voie du Danube avec transbordement dans des ports du pays donné pour acheminement à destination de pays non danubiens.

Comme déjà indiqué plus haut, l'Appareil de la Commission avait en outre préparé deux variantes de formulaire St-3, à savoir:

1^{ère} variante - Selon laquelle les marchandises de commerce extérieur en transit seraient présentées dans le formulaire St-3 en divisant la colonne "Total des marchandises sorties" en les colonnes "exportations" et "transit de commerce extérieur", et la colonne "Total des marchandises entrées" en les colonnes "importations" et "transit de commerce extérieur".

2^{ème} variante - Selon cette variante, les marchandises de commerce extérieur en transit seraient présentées dans le formulaire St-3 comme indiqué ci-dessus en complétant le formulaire par des colonnes dans lesquelles seraient ventilées en 6 groupes les principales marchandises transportées sur le Danube.

Les dits projets de formulaire ont été envoyés à tous les pays danubiens en annexe à la lettre n° CD 71/VI-1968, du 12 juin 1968, qui contenait les définitions des termes utilisés dans le formulaire. Les avis reçus des autorités compétentes des pays danubiens en réponse à cette lettre se résument comme suit:

1. Les autorités compétentes de l'Autriche ont communiqué que le relevé statistique du "transit interrompu" dans le cadre de la statistique du trafic danubien se heurte à certaines difficultés dans leur pays. Ces difficultés existent dès à présent en ce qui concerne le côté technique du relevé statistique et, par conséquent, elles ne sont pas en mesure de fournir pour le moment des données de ce type.

Par ailleurs, les autorités compétentes de l'Autriche estiment qu'il serait utile:

a) de préciser la définition du terme "transit interrompu" (transit de commerce extérieur), et notamment en ce qui concerne les transports de marchandises entrées dans le pays rapporteur par un autre moyen de transport pour être transbordées et expédiées par la voie du Danube;

b) d'examiner d'une manière approfondie la proposition dans la deuxième variante de formulaire St-3 qui prévoit une division supplémentaire des colonnes par groupes de marchandises essentiels.

2. Les autorités compétentes de la Bulgarie ont communiqué qu'elles sont d'accord avec le projet de définition du "transit de commerce extérieur" et le projet de formulaire St-3 et qu'elles peuvent fournir les données requises.

Elles estiment qu'il serait opportun:

a) d'imprimer au verso du formulaire les instructions méthodologiques quant à la manière de le remplir;

b) de préciser le titre du projet de formulaire St-3 (deuxième variante) de la manière suivante:

"Données sur les transports internationaux de marchandises sur le Danube, par groupes de marchandises et par pays de chargement et de déchargement."

3. Les autorités compétentes de la Hongrie ont communiqué qu'elles ne disposent pas à l'heure actuelle des données statistiques relatives aux transports de marchandises de commerce extérieur en transit, étant donné que cette catégorie de transport est incluse dans le total des marchandises sorties ou entrées et que dans la majorité des cas les documents de transport ne permettent pas d'établir exactement les pays de provenance et de destination finale de ces marchandises. Pour ces raisons, elles n'estiment pas opportun de faire ressortir cette catégorie de marchandises.

4. Les autorités compétentes de la Roumanie ont communiqué qu'en principe elles n'ont aucune objection quant

à l'adoption de la première variante du projet de formulaire St-3. Elles sont d'avis que l'introduction de ce formulaire exigerait toutefois quelques clarifications et, en premier lieu, en ce qui concerne la définition exacte des notions utilisées. Ainsi, elles estiment qu'il serait utile de donner une définition plus précise à la notion "transit de commerce extérieur".

5. Les autorités compétentes de l'Union Soviétique ont communiqué qu'elles sont d'accord avec la proposition concernant les transports de marchandises à inclure dans la catégorie du "transit de commerce extérieur" et qu'elles peuvent présenter les données correspondantes. A leur avis la deuxième variante de formulaire St-3 proposée répond mieux aux besoins du rassemblement de données sur le transit de commerce extérieur.

Les autorités compétentes de l'Union Soviétique estiment utile de diviser en deux les colonnes 1 et 14 de la deuxième variante de formulaire St-3, de la même manière que pour les groupes de marchandises.

6. Les autorités compétentes de la Tchécoslovaquie ont communiqué qu'elles sont d'accord avec le projet de définition de la catégorie des transports de marchandises de commerce extérieur en transit, et avec la première variante de formulaire St-3.

7. Les autorités compétentes yougoslaves sont d'avis que la première variante de formulaire St-3 serait plus adéquate pour le rassemblement des données sur le transit de commerce extérieur.

D'autre part, elles estiment qu'il serait utile:

a) de n'indiquer, dans les colonnes 3 et 6 du projet de formulaire St-3 (1^{ère} variante) que les données "Total" et non pas par pays;

b) de préciser le titre du formulaire (1^{ère} variante) et de le libeller comme suit: "Transports internationaux de marchandises sur le Danube par pays de chargement et de déchargement";

c) d'utiliser au lieu du terme "transit de commerce extérieur" une expression plus adéquate, comme par exemple "transit combiné" ou "transit multimode".

L'Appareil de la Commission estimerait utile d'examiner la question de savoir s'il serait opportun de changer le terme en question.

8. Le Ministère du Transport de la RF d'Allemagne a communiqué qu'il peut fournir les données pour les deux variantes de formulaire St-3 proposées. Par ailleurs, il estime qu'il serait opportun, en cas d'adoption de la deuxième variante prévoyant une subdivision des marchandises en 6 groupes, de préciser comment répartir les 20 catégories de marchandises de la classification condensée sur lesdits 6 groupes d'ensemble.

Il découle des réponses reçues que les autorités compétentes de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie et du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne sont en principe d'accord avec la proposition élaborée par l'Appareil de la Commission au sujet de l'organisation du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit. Il ressort de la majorité des réponses que l'on pourrait d'ores et déjà commencer le rassemblement des données en question et ce d'après la première variante de formulaire St-3. Selon cette variante, la colonne "Total des marchandises sorties" serait divisée en les colonnes "exportations" et "transit de commerce extérieur", et la colonne "Total des marchandises entrées", en les colonnes "importations" et "transit de commerce extérieur".

Les autorités compétentes de l'Autriche et de la Hongrie ont communiqué qu'à l'heure actuelle elles ne disposent pas de données statistiques sur les marchandises de commerce extérieur en transit, et qu'ainsi elles n'ont pas encore la possibilité de fournir ces données à la Commission.

L'Appareil de la Commission a précisé la notion de "transit de commerce extérieur" en tenant compte des observations formulées par les autorités compétentes de l'Autriche (point 1/a) et de la Roumanie (point 4), notamment en ce qui concerne les marchandises arrivées dans le pays donné et acheminées par un autre mode de transport (mer - fleuve - voie ferrée - route, ou vice versa).

Les observations des autorités compétentes de la Bulgarie (point 2/a) et de la Yougoslavie (point 7/b) ont été prises en considération dans le projet de formulaire St-3 (1^{ère} variante), ainsi le titre a été précisé et les instructions méthodologiques sur la manière de remplir le formulaire ont été imprimées au verso.

Les projets suivants*, préparés par l'Appareil de la Commission compte tenu des observations susmentionnées sont annexés à la présente Information:

1. Projet précisé de définition du terme "transit de commerce extérieur";

2. Projet modifié du formulaire St-3 (1^{ère} variante) avec, au verso, les instructions méthodologiques sur la manière de le remplir;

3. Schéma du Danube illustrant, à titre d'exemple, les différents courants de transports en transit de commerce extérieur (voir points a, b et c du projet de définition du terme "transit de commerce extérieur").

* Se trouvent dans les archives.

RAPPORT FINANCIER

sur l'exécution du budget au 31 décembre 1969

I. RECETTES

	<u>en forints</u>
Versements des Etats danubiens au fonds budgétaire 1969 de la Commission du Danube.....	5 194 000
Solde du budget au 1 ^{er} janvier 1969	171 657

Autres recettes

a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission	17 301	
b) Intérêts des comptes en banque	2 192	
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commis- sion	92 558	
d) Autres recettes	5 540	117 591
	<u>Total:</u>	<u>5 483 248</u>

II. DEPENSES

en forints

Montant des dépenses suivant les articles
du budget pour 1969:

Article I	2 607 065
Article II	514 320
Article III	1 103 523
Article IV	217 094
Article V	572 345
Article VI	68 464
Article VII	11 958
Article VIII	76 970
Article IX	10 843
Article X	98 733
Article XI	24 866
Article XII	24 764

Total: 5 330 945

Solde du budget au 31 décembre 1969:

a) Disponibilités en caisse	56 141
b) Disponibilités en banques	58 178
c) Magasin	37 984 152 303

Total: 5 483 248

Titre	e n f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits dispo- nibles	Excédents de dé- penses
I. APPOINTEMENTS DES FONCTIONNAIRES INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	2 050 900	2 015 459	35 441	-
2. Primes linguistiques	182 035	154 952	27 083	-
3. Primes d'ancienneté	268 075	248 470	19 605	-
4. Allocations pour enfants	192 000	188 184	3 816	-
Total:	2 693 010	2 607 065	85 945	-
II. APPOINTEMENTS DES EMPLOYÉS NON INSCRITS AU TABLEAU DU PERSONNEL				
1. Appointements	460 000	465 204	-	5 204
2. Assurances sociales	55 200	49 116	6 084	-
Total:	515 200	514 320	6 084	5 204
III. FRAIS D'ADMINISTRATION				
1. Fournitures de bureau et de dessins techniques	7 000	7 011	-	11
2. Imprimés	1 500	1 542	-	42
3. Frais de poste, télégramme et téléphone	105 000	96 149	8 851	-

T i t r e	e n f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits dispo- nibles	Excédents de dé- penses
4. Loyers	700 000	704 221	-	4 221
5. Chauffage	78 200	69 692	8 508	-
6. Electricité et gaz	50 000	38 360	11 640	-
7. Entretien des im- meubles	21 000	20 943	57	-
8. Réparations dans les immeubles	49 000	45 571	3 429	-
9. Réparation des objets d'inventaire	30 000	30 271	-	271
10. Acquisition d'objets d'inventaire de pe- tite valeur	4 000	3 675	325	-
11. Entretien et répara- tion des autos	70 000	79 702	-	9 702
12. Assurance des biens	4 000	6 386	-	2 386
Total:	1 119 700	1 103 523	32 810	16 633
IV. MISSIONS ET DEPLA- CEMENTS DES FONC- TIONNAIRES				
<u>Missions</u>				
1. Frais de voyage	40 000	41 408	-	1 408
2. Allocations jour- nalières	46 000	54 649	-	8 649
3. Frais de logement	23 000	24 315	-	1 315
<u>Déplacements</u>				
4. Paiement de subsi- des et de congé	26 500	47 949	-	21 449
5. Frais de voyage	5 000	6 116	-	1 116

T i t r e	e n f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits dispo- nibles	Excédents de dé- penses
6. Allocations jour- nalières <u>Congé</u>	1 500	1 920	-	420
7. Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	45 000	40 737	4 263	-
Total:	187 000	217 094	4 263	34 357
V. EDITION DES PUBLI- CATIONS DE LA COM- MISSION	588 000	572 345	15 655	-
VI. DEROULEMENT ET SER- VICE DES SESSIONS DE LA COMMISSION	70 000	68 464	1 536	-
VII. ACHAT DE LIVRES ET DE PERIODIQUES	12 000	11 958	42	-
VIII. ACHAT DE DIVERS OB- JETS D'INVENTAIRE ET DE MOYENS DE TRANSPORT	81 900	76 970	4 930	-
IX. ACHAT DE VETEMENTS DE TRAVAIL	12 000	10 843	1 157	-
X. SERVICE MEDICAL				
1. Cotisations	16 000	14 242	1 758	-

T i t r e	e n f o r i n t s			
	Sommes allouées	Montants des dépenses	Crédits dispo- nibles	Excédents de dé- penses
2. Paiement des sub- sides pour traite- ment médical	87 000	84 491	2 509	-
Total:	103 000	98 733	4 267	-
XI. FRAIS DE REPRESENTATION, PRIMES ET IMPREVUS	25 000	24 866	134	-
XII. FONDS CULTUREL	25 000	24 764	236	-
T O T A L :	5 431 810	5 330 945	157 059	56194

au 31 décembre 1969

Annexe 1 au
doc. CD/SES 28/7

A C T I F

en forints

P A S S I F

I. Caisse	56 140,68	Solde transitoire au 31 décembre 1969:	
II. Banques:		Versements des Etats danubiens au budget de la Commission du Danube, conformément à l'art. 10 de la Convention et à la Déclaration de la XXVIII ^e session	5,194,000,--
1. Banque de Commerce Extérieur, Budapest ..	4 727,51	Solde du budget 1968	171 657,03
2. Banque Nationale de Hongrie:		Autres recettes	117 591,12
dollars USA ..*	859,65 25 789,50	Dépenses en 1969 ...	5 483 248,15
cl. dollars ..	53,38 1 601,40		5 330 945,56
öst. Schillings	8 630,90 9 958,--		
3. Banque Nationale de la RSF de Yougoslavie:			
cl. dollars ..	64,96 1 948,80		
4. Länderbank, Vienne:			
öst. Schillings	2266,17 14 152,71		
III. Magasin	37 983,99		
<u>TOTAL: 152 302,59</u>		<u>TOTAL: 152 302,59</u>	

Bilan des biens de la Commission du Danube
d'après la situation au 31 décembre 1969

1. Automobiles	207 105,--
2. Inventaire dans l'immeuble de la Commission du Danube ..	553 346,--
3. Inventaire dans les appartements des fonctionnaires	341 818,--
<u>TOTAL: 1 102 269,--</u>	

COMMISSION DU DANUBE
vingt-huitième session

CD/SES 28/35

BUDGET DE LA COMMISSION DU DANUBE
POUR 1970

RECETTES	(en forints)	DEPENSES
1. Versements des Etats danubiens au budget de la CD, 745 900 x 7	5 221 300	I. Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel... 2 557 600
2. Solde transitoire au 1.1.1970	152 303	II. Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel... 620 000
3. Autres recettes	45 497	III. Frais d'administration 1 077 300
a) Versements des fonctionnaires pour l'emploi des biens de la Commission .. 16 000		IV. Missions et déplacements
b) Intérêts des comptes en banque 4 497		V. Edition des publications de la Commission 649 000
c) Recettes provenant de la vente de publications de la Commission .. 25 000		VI. Déroulement et service de la session et des réunions
		VII. Acquisition de livres... 70 000
		VIII. Acquisition d'objets d'inventaire
		IX. Acquisition de vêtements de travail
		X. Service médical
		XI. Frais de représentation 25 000
		XII. Fonds culturel
		TOTAL: 5 419 100
		TOTAL: 5 419 100

DEVIS DES DEPENSES

DE LA COMMISSION DU DANUBE POUR 1970

ARTICLE PREMIER -

Forints

Appointements des fonctionnaires inscrits au tableau du personnel	2 557 600
1) Appointements de base	1 940 300
2) Primes linguistiques	153 400
3) Primes pour ancienneté de service	283 900
4) Allocations pour enfants ..	180 000

ARTICLE II -

Appointements des employés non inscrits au tableau du personnel	620 000
1) Appointements de base	554 000
2) Assurances sociales	66 000

ARTICLE III -

Frais d'administration	1 077 300
1) Fournitures de bureau et de dessin technique	7 000
2) Imprimés	1 500
3) Poste et téléphone	100 000
4) Loyers	682 000
5) Chauffage	75 000
6) Electricité et gaz	45 000
7) Entretien des immeubles ...	21 000
8) Réparation des immeubles ..	30 000
9) Réparation des objets d'in- ventaire	30 000

10) Acquisition d'objets d'inventaire de petite valeur..	4 000
11) Entretien et réparation des automobiles	70 000
12) Assurance des biens	11 800

ARTICLE IV -

Missions et déplacements 175 000

Missions

1) Frais de voyage	45 000
2) Allocations journalières ..	45 000
3) Frais de logement	28 000

Déplacements

4) Paiement de subsides et de congés	12 000
5) Frais de voyage	3 000
6) Allocations journalières ..	1 000

Congés

7) Frais de voyage des fonctionnaires partant en congé	41 000
--------------------------------------------------------	--------

ARTICLE V -

Edition des publications de la Commission 649 000

ARTICLE VI -

Service et déroulement de la session et des réunions 70 000

ARTICLE VII -

Achat de livres et de publications périodiques 12 000

ARTICLE VIII -

Achat de divers objets d'inventaire et de moyens de transport 97 200

ARTICLE IX -

Achat de vêtements de travail 12 000

ARTICLE X -

Service médical 99 000

1) Versements pour soins médicaux 14 000

2) Subsidés pour traitement médical 85 000

ARTICLE XI -

Frais de représentation, primes et imprévus 25 000

ARTICLE XII -

Fonds culturel 25 000

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 1969 à mars 1970

Point 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.

La Carte de pilotage du secteur en question est imprimée, et est préparée pour envoi à tous les pays danubiens, aux Administrations fluviales spéciales et aux organisations intéressées.

Point 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).

L'Appareil de la Commission a prié les autorités compétentes de la Roumanie de lui fournir jusqu'au 31 décembre 1969, la documentation cartographique du secteur en question. La documentation demandée a été reçue par l'Appareil, qui est en train de la traiter en vue d'éditer en 1970 la carte en question.

Point 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.

L'Appareil de la Commission a dépouillé la documentation reçue pour l'Album des types de bâtiments naviguant sur le Danube, a exécuté 79 schémas de bâtiments et a préparé les données devant figurer dans les tableaux. Afin de pouvoir publier un album reflétant la situation effective, il serait utile d'obtenir complémentaiement des données au sujet des types des bâtiments nouvellement construits, ainsi que des renseignements sur les bâtiments qui ne font plus partie de la batellerie. Ces considérations sont exposées dans l'information dressée par l'Appareil et diffusée en janvier 1970 à tous les pays danubiens.

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

L'Appareil de la Commission a reçu de tous les pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales les avis et les propositions au sujet du contenu de l'Indicateur kilométrique du Danube. Vu la diversité des opinions émises par les autorités compétentes des pays danubiens sur la question de la publication de l'Indicateur, l'Appareil de la Commission a préparé une information à ce sujet.

Point 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.

L'instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube a été publiée et diffusée en juin 1969 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

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.

L'Appareil de la Commission a préparé l'exemplaire d'auteur de la Carte générale du Danube et l'a diffusé (accompagné d'une note explicative) à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales pour avis et propositions.

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.

Donnant suite à la demande de l'Appareil de la Commission, les autorités compétentes hongroises ont élaboré et envoyé à la Commission un rapport traitant des questions liées à la navigation au radar sur le Danube et un projet de codes utilisables dans les radiocommunications sur le Danube. L'Appareil de la Commission a diffusé cette documentation à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, et l'a soumise à l'examen de la réunion d'experts.

Point 8 - Convoquer en décembre 1969 une réunion d'experts en question 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.

La réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications, s'est déroulée du 9 au 19 décembre 1969.

ad a) La réunion a examiné le rapport sur les questions liées à la navigation au radar sur le Danube, élaboré par les autorités compétentes hongroises, et a exprimé le voeu que soit incluse dans le plan de travail de la Commission la préparation de projets de recommandations qui tiennent compte des observations et propositions formulées par la réunion. En ce qui concerne la question de l'utilisation de cartes-radar, la réunion a exprimé le désir que l'Appareil rassemble les avis et les renseignements des pays danubiens en vue de la préparation d'une information à ce sujet, au cas où la session l'en chargerait.

ad b) La réunion a apprécié l'information présentée par l'Appareil sur l'expérience acquise dans le domaine du poussage sur le Danube, ainsi que les communications faites à ce sujet par les experts. Par la même occasion, elle a constaté que de nombreux problèmes liés à cette méthode de navigation se présentent dans la pratique et demandent à être encore étudiés et à être résolus. En rapport avec ceci la réunion a exprimé le désir que l'Appareil de la Commission demande aux autorités compétentes des pays danubiens de lui faire parvenir leurs documentations correspondantes et leurs propositions, en vue de les synthétiser et de les diffuser aux pays danubiens et aux organisations intéressées pour examen ultérieur dans le cadre de la Commission.

ad c) La réunion a examiné le projet de codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube, élaboré par les autorités compétentes hongroises et, après avoir formulé des remarques et apporté différents compléments, a exprimé le désir que l'Appareil de la Commission prépare un nouveau projet de codes qui tiendra compte de ces amendements.

La réunion a également examiné la question de la possibilité de passer à l'emploi de la radiotéléphonie sur ondes métriques.

Toutes les questions qui ont été traitées par la réunion sont exposées en détail dans le rapport, qui a été diffusé en décembre 1969 à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la XXVIII^e session (doc. RE/1969-4).

Point 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.

L'Appareil s'est adressé à tous les pays danubiens pour les prier de lui faire connaître les avis de leurs autorités compétentes quant à l'utilité de faire paraître, à l'usage des bateliers, un recueil d'explications (commentaires, précisions, interprétations) aux articles les plus importants des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube. Sur la base des réponses reçues, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée à tous les pays danubiens.

Point 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.

Tous les pays danubiens et l'Administration fluviale des Portes de Fer ont fourni à l'Appareil les données demandées au sujet des secteurs de seuils sur lesquels les profondeurs relevées en 1968 étaient inférieures à 20 dm en amont de Vienne et à 25 dm en aval de Vienne.

Les données reçues ont été dépouillées et ont servi de base à l'établissement de la Fiche de seuils sur le Da-

nube en 1968, qui a été éditée et diffusée en juin 1969 à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales.

Par ailleurs, l'Appareil a entrepris le rassemblement des données sur les seuils pour 1969; les données reçues sont en voie de dépouillement.

Point 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.

Les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales ont fourni à l'Appareil les données nécessaires pour l'établissement de l'Information sur l'entretien du chenal navigable du Danube pour la période du 1^{er} septembre 1968 au 31 août 1969. L'information a été dressée et envoyée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales; elle est soumise à l'examen de la XXVIII^e session.

L'Information sur l'entretien du chenal navigable dans la période du 1^{er} septembre 1967 au 31 août 1968 a été éditée et diffusée à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales en mai 1969.

Point 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.

L'Appareil a reçu de la part de tous les pays danubiens les renseignements demandés sur la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube. Se fondant sur les renseignements reçus, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée en décembre 1969 à tous les pays danubiens et est soumise à l'examen de la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/2).

Point 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.

Se fondant sur les avis et les propositions reçus de tous les pays danubiens au sujet de l'édition d'un album des courbes du Danube dont le rayon de courbure est inférieur à 800 m, l'Appareil de la Commission a dressé une information qui a été diffusée en juillet 1969 à tous les pays danubiens.

Point 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.

L'Appareil a réédité, en 250 exemplaires, les Recommandations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube, et les a diffusées à tous les pays danubiens en juillet 1969.

Point 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.

Se fondant sur la documentation reçue de tous les pays danubiens, l'Appareil a préparé, selon le schéma approuvé par la XXV^e session, l'Annuaire hydrologique du Danube pour 1968. Cet annuaire contient des données sur les niveaux et les débits d'eau, les températures de l'eau et de l'air, les phénomènes de glaces et les précipitations d'après les principales stations hydrométriques et pluviométriques.

L'Annuaire hydrologique a été édité et diffusé en novembre 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 hydrologique 1969.

Point 16 - 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 a régulièrement envoyé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales, par télégramme et par lettre, les prévisions mensuelles des niveaux caractéristiques.

Point 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.

L'Appareil a rassemblé 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. Après avoir synthétisé la documentation reçue, l'Appareil a préparé une information qui donne un aperçu général des avis communiqués et formule des propositions concrètes en rapport avec le problème en question.

L'Appareil a diffusé cette information en décembre 1969 à tous les pays danubiens en leur demandant leur avis quant à l'utilité et la nécessité d'inclure cette question à l'ordre du jour d'une réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques.

Point 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.

L'Appareil a dressé une information sur la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube, qui expose les résultats qu'a donnés la comparaison de la fréquence de débit calculée compte tenu des données pour la période des glaces avec la fréquence calculée sans ces données.

Après avoir reçu les avis de tous les pays danubiens sur cette information, l'Appareil a préparé une seconde information qui a été diffusée en novembre 1969 et examinée par la réunion d'experts pour les questions hydrométéorologiques et techniques tenue en janvier 1970.

Point 19 - Charger l'Appareil de la Commission d'élaborer sur la base des observations des pays danubiens 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.

Sur la base des observations qui se trouvaient à sa disposition, l'Appareil a élaboré un nouveau projet de Recommandations relatives à la poursuite de la coordination du service hydrométéorologique sur le Danube. Ledit projet

a été diffusé en octobre 1969 à tous les pays danubiens pour avis.

Point 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.

L'Appareil a dressé et diffusé à tous les pays danubiens une information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube. Cette information traite des facteurs climatiques et physico-géographiques qui influencent l'apparition des glaces sur le Danube et expose les problèmes fondamentaux de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube.

Une information qui synthétise les avis des pays danubiens sur cette question est soumise à l'examen de la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/8).

Point 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.

La réunion d'experts en questions hydrométéorologiques et techniques s'est déroulée du 6 au 9 janvier 1970. Se basant sur la documentation préparée par l'Appareil de la Commission, la réunion a examiné les questions suivantes:

- Influence des phénomènes de glaces sur la détermination de l'ENR et détermination de la période d'année devant servir au calcul de la fréquence des débits d'eau.

- Détermination d'une période de calcul pluriannuelle identique pour toutes les stations.

- Etablissement des délais d'exécution des travaux ultérieurs sur le problème traité.

Toutes les questions traitées par les experts sont exposées dans le rapport de la réunion (doc. RE/1970-1), qui a été diffusé en janvier 1970 à tous les pays danubiens et est soumis à l'examen de la XXVIII^e session.

Point 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 des renseignements reçus une information à diffuser aux pays danubiens et à soumettre à l'examen de la session ordinaire de la Commission.

Se fondant sur la documentation reçue de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Roumanie, de l'Union Soviétique, de la Yougoslavie et du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne, l'Appareil a dressé et a diffusé en temps voulu aux pays danubiens l'Information sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux sur le Danube (doc. CD/SES 28/4). Cette information, qui donne un aperçu des avis reçus et expose des propositions concrètes sur le problème en question, est soumise à l'examen de la XXVIII^e session.

Point 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.

Sur la base des données statistiques reçues des pays danubiens et des Administrations fluviales spéciales, l'Appareil de la Commission a préparé et fait paraître l'Annuaire statistique pour 1968, et en décembre 1969, l'a diffusé à tous les pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Cet annuaire a été complété par des données relatives aux transports de marchandises sur le Danube réalisés par les flottes des pays danubiens entre des ports étrangers. Certains des tableaux ont été complétés par des rubriques donnant les quantités totales. Par ailleurs, les nouvelles données sur la flotte danubienne, tout comme d'autres renseignements caractérisant le développe-

ment de la flotte danubienne, ont été présentés sous forme de tableaux et de graphiques dans lesquels les données sont indiquées par rapport à 1967.

L'Appareil a demandé aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales les données nécessaires pour la préparation de l'Annuaire statistique 1969.

Point 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.

Se fondant sur les avis communiqués par les pays danubiens, l'Appareil a préparé une information sur les possibilités d'un relevé plus détaillé des transports de marchandises en cabotage. Cette information a été diffusée accompagnée d'un projet de formulaire St-4 modifié (et d'une instruction sur la manière de remplir ce formulaire), destiné au relevé des transports de marchandises en cabotage, et notamment des marchandises obtenues par dragage. L'Information en question est soumise à l'examen de la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/9).

Point 25 - 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.

L'Appareil a reçu de tous les pays danubiens les données demandées sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans le domaine des transports internationaux. Se fondant sur les renseignements reçus, l'Appareil

de la Commission a dressé une information synoptique qui a été diffusée à tous les pays danubiens et est soumise à l'examen de la XXVIII^e session (doc. CD/SES 28/3).

Point 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.

L'Appareil a demandé aux pays danubiens de lui communiquer leur avis sur les possibilités de la présentation de données relatives au trafic-marchandises en perspective sur le Danube dans la période de 1970 à 1975. Afin de faciliter le travail des autorités compétentes, l'Appareil de la Commission a préparé et diffusé un questionnaire-mo-
dèle dont on pourrait éventuellement tenir compte lors de l'établissement ultérieur d'un schéma pour le rassemblement des données relatives au trafic-marchandises en perspective sur le Danube. Les réponses reçues des pays danubiens ont été résumées dans une information.

Point 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.

L'Appareil a étudié l'activité des différentes organisations internationales s'occupant de la réglementation des divers aspects des transports en containers, ainsi que différents accords et documents internationaux relevant de ce domaine. Il a fait une synthèse des documents étudiés,

qu'il a exposée dans l'information diffusée en décembre 1969. Une information sur cette question est soumise à l'examen de la XXVIII^e session.

Point 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.

L'Appareil a reçu de la part de tous les pays danubiens des réponses au sujet de la définition des transports de marchandises faisant partie de la catégorie des transports de commerce extérieur en transit ainsi qu'au sujet du formulaire St-3, complété pour le relevé éventuel de ces transports. Les réponses reçues ont été résumées dans une information diffusée en novembre 1969.

Pour faciliter l'examen de la dite information à la XXVIII^e session, l'Appareil a également préparé, compte tenu des avis reçus, un nouveau projet de définition de la notion "Transit de commerce extérieur". Ce projet de définition, le projet de formulaire St-3 précisé, les instructions méthodologiques sur la manière de remplir ce formulaire, de même que, comme matériau de travail, un schéma du Danube sur lequel ont été indiqués, à titre d'exemple, les différents courants de transports de commerce extérieur en transit, ont été diffusés avec l'information (CD/SES 28/1).

Point 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.

L'Appareil a reçu en octobre 1969 les avis des autorités compétentes de l'Autriche, de la Hongrie, de la Roumanie et de l'Union Soviétique sur la question de l'élaboration de projets de tableau du personnel et de liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat; ces avis ont été soumis à l'examen de la réunion d'experts pour les questions d'organisation.

Point 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.

La réunion d'experts pour l'examen des questions d'organisation s'est déroulée du 12 au 17 novembre 1969. Elle a élaboré un nouveau projet de tableau du personnel et de liste des employés non inscrits au tableau. Le rapport de la réunion a été diffusé, en novembre 1969, aux pays-membres et est soumis à l'examen de la XXVIII^e session (doc. RE/1969-3).

Faisant suite au voeu exprimé par les experts, le Secrétariat a préparé un projet de description des attributions des postes figurant dans les projets de tableau du personnel et de liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat et, en janvier 1970, l'a diffusé aux autorités compétentes des pays-membres comme matériau de travail. Toujours conformément au voeu exprimé par la réunion, le Secrétariat a préparé, en qualité de

matériau de travail, un projet de la qualification professionnelle exigée des fonctionnaires inscrits dans les projets de tableau du personnel et de liste des employés non inscrits au tableau du personnel.

Point 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 - Gönyü, et présenter le rapport à la session de la Commission.

La réunion d'experts s'est déroulée du 16 au 22 septembre 1969. Les résultats de la réunion sont reflétés dans le rapport diffusé en octobre 1969 aux pays danubiens et aux Administrations fluviales spéciales. Ledit rapport est soumis à l'examen de la XXVIII^e session (doc. RE/1969-2).

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

Les procès-verbaux de la XXVII^e session ont été publiés en 250 exemplaires et, en décembre 1969, diffusés à tous les pays danubiens et aux organisations intéressées.

Point 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.

Les fonctionnaires de l'Appareil ont participé aux travaux des réunions internationales suivantes:

a) Septième session du Groupe de rapporteurs auprès de la CEE de l'ONU chargé de la préparation du rapport sur l'importance économique de la liaison Rhin-Main-Danube

(Belgrade, 22-25 avril 1969).

b) Cinquième session de l'Association régionale pour l'Europe de l'OMM (Várna, 6-17 mai 1969).

c) Cinquième Conférence des pays danubiens pour les prévisions hydrologiques (Belgrade, 11-17 mai 1969).

d) Cycle d'études international sur les méthodes et les moyens de rationalisation de la navigation fluviale, organisé par le Conseil professionnel de Navigation fluviale et la Chambre de la Technique de la RDA (Berlin, 20-23 mai 1969).

e) Vingt-deuxième Congrès international de l'AIPCN (Paris, 15-21 juin 1969).

f) Quatrième session du Groupe spécial d'experts de la CEE de l'ONU pour l'étude des concepts et des méthodes permettant d'analyser la situation et la mise en valeur des ressources hydrauliques (Genève, 7-11 juillet 1969).

g) Voyage d'étude sur le secteur Nuremberg - Bamberg du canal Rhin-Main-Danube en voie de construction, organisé par la Société par actions pour la construction du canal Rhin-Main-Danube (23 juillet 1969).

h) Vingt-cinquième session du Groupe de travail des statistiques de transports du Comité des Transports intérieurs de la CEE de l'ONU (Genève, 25-27 août 1969).

i) Neuvième session du groupe de travail du développement des voies navigables du Sous-Comité des transports par voies navigables de la CEE de l'ONU (Genève, 29 septembre - 1^{er} octobre 1969).

j) Voyage d'inspection sur le secteur du Danube de Regensburg à l'écluse de Jochenstein, organisé par le Ministère des Transports de la RFA (1-2 octobre 1969).

k) Conférence des directeurs des Entreprises de navigation danubienne (Vienne, 6-12 octobre 1969).

l) Treizième session du Sous-Comité des Transports par voies navigables de la CEE de l'ONU (Genève, 3-5 décembre 1969).

m) Première et deuxième réunions de la Table Ronde, convoquées par l'Institut International pour l'Unification du Droit Privé en vue de l'élaboration d'un projet de Convention sur le transport international combiné de marchandises (Rome, 9-13 juin 1969 et 12-17 janvier 1970).

n) Vingt-neuvième session du Comité des Transports intérieurs de la CEE de l'ONU (Genève, 2-6 février 1970).

Les rapports des fonctionnaires sur leur participation aux réunions susmentionnées ont été diffusés aux pays membres.

En outre, sur l'invitation de l'Administration fluviale des Portes de Fer, la direction de l'Appareil et les chefs des sections nautique et technique ont participé à un voyage d'étude organisé à l'intention des Représentants des pays membres de la Commission pour visiter les chantiers de construction du Système hydro-énergétique et de navigation du secteur des Portes de Fer (27 - 31 octobre 1969).

Faisant suite au rapport du Directeur de l'Appareil de la Commission sur sa participation aux travaux du XXII^e Congrès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation, le Représentant de la République d'Autriche à la Commission du Danube a communiqué que les autorités compétentes autrichiennes estiment qu'il serait utile que la Commission du Danube, qui dispose à l'heure actuelle du statut de membre collectif de l'AIPCN, demande que lui soit accordé, dans le cadre de cette Organisation, le même statut qu'aux gouvernements.

Par ailleurs, le Représentant de la République Socialiste de Roumanie à la Commission du Danube a communiqué par écrit que les autorités compétentes roumaines de son pays sont d'avis qu'il serait opportun que la Commission du Danube obtienne au sein de la dite Association, un nouveau statut qui la placerait au même niveau que d'autres organisations internationales, et qu'une décision à ce su-

jet pourrait être prise lors de la prochaine session de la Commission du Danube.

Les copies de ces lettres ont été diffusées à tous les pays membres de la Commission.

Point 34 - Maintenir des 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.

L'Appareil a donné suite aux demandes de publications de la Commission que lui ont adressées différentes organisations internationales, et a consulté les organes compétents de certains pays danubiens afin de préciser quelques données cartographiques nécessaires pour la publication des cartes de pilotage.

Point 35 - Dresser le projet de budget de la Commission du Danube pour 1970.

Le projet de budget de la Commission pour 1970, de même que la note explicative et le projet de devis ont été préparés et envoyés en janvier 1970 aux pays-membres (CD/SES 28/5).

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

Le projet de plan de travail de la Commission pour la période de mars 1970 à mars 1971 a été dressé et envoyé aux pays-membres en janvier 1970 (CD/SES 28/6).

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications

(9 - 19 décembre 1969)

La réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications, convoquée conformément au point 8 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970, s'est déroulée du 9 au 19 décembre 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 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, de l'Administration fluviale des Portes de Fer et du Comité International d'Enregistrement des Fréquences (voir Annexe I*).

De la part de l'Appareil de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont pris part MM. Kapikraian, Simeonov, Svátek, Christ, Termačić, Rumenčić, Todorov, Wolfzettel.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube, M. Kapikraian, qui dans son allocution a souligné l'importance des questions à examiner par la réunion conformément au plan de travail de la Commission.

* Se trouve dans les archives.

M. Kapikraian a relevé le fait qu'un grand nombre de bâtiments appartenant aux entreprises de navigation danubienne sont équipés d'installations de radar, et a noté que la comparaison et la synthèse de l'expérience acquise permettront d'obtenir des résultats encore meilleurs dans la navigation au radar sur le Danube.

Il a aussi souligné l'importance des questions liées au poussage, un des modes de navigation les plus modernes, pratiqué non seulement sur le Danube, mais aussi sur d'autres voies navigables internationales.

M. Kapikraian a souligné également l'intérêt que présentent les questions relevant du domaine des radiocommunications et a mentionné que la nécessité de traiter ces questions découle du rapport de la réunion d'experts de mars 1967, approuvé par la XXV^e session de la Commission.

La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

1. Examen de l'information reçue des autorités compétentes hongroises sur les questions suivantes:
 - a) Exigences techniques fondamentales minima posées à l'égard des installations de radar.
 - b) Type optimum de réflecteur radar à utiliser sur le Danube.
 - c) Utilisation de réflecteurs radar pour baliser le chenal du Danube.
 - d) Elaboration d'une carte-radar type.
2. 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.
3. 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 admi-

nistrative mondiale des Radiocommunications maritimes (Genève 1967) dans ce domaine.

Sur proposition de M. Vladiković, membre de la délégation yougoslave, soutenue par M. Fekete, Suppléant du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Bannov, membre de la délégation soviétique, a été élu président de la réunion d'experts.

Sur proposition de M. Zahradniček, membre de la délégation tchécoslovaque, M. Vásárhelyi, membre de la délégation hongroise, a été élu vice-président de la réunion.

I

Ad point 1 de l'ordre du jour -

La réunion a écouté l'information de l'Appareil de la Commission ainsi que les explications supplémentaires données par les experts hongrois au point 1 de l'ordre du jour.

La réunion a exprimé sa reconnaissance aux autorités compétentes hongroises pour la documentation présentée et a relevé que celle-ci représente une bonne base pour la poursuite des travaux d'élaboration de recommandations relatives au problème en question.

A l'issue des débats sur le point 1 de l'ordre du jour, la réunion a convenu d'introduire les modifications et compléments suivants dans la documentation examinée*:

Partie première

Point 1 - Biffer à la fin du 3^{ème} alinéa les mots "car il n'y a pas sur le Danube de ligne de bateaux spéciale".

Libeller le commencement du 4^{ème} alinéa comme suit: "Il a été tenu compte, en outre, du fait que par la construction des liaisons Danube-Main-Rhin et Oder-Elbe-Danube, ces systèmes de voies d'eau seront reliés..."

* Se trouve dans les archives.

1.2

1.21 - A rédiger comme suit: "Sur chaque cercle de distance où la distance représentée est de 1200 m ou moins, 2 réflecteurs-standard distants de 15 m, se trouvant sur le même gisement, doivent apparaître sur l'écran nettement séparés."

1.6

1.61 - Commencer la phrase comme suit: "Il est désirable que le diamètre utile de l'écran du radar ne soit pas inférieur à 270 mm..."

1.62 - Libeller ce point comme suit: "Il convient d'avoir au moins six cercles de distance de 400 m jusqu'à 5000 m".

1.63 - Ajouter à la fin un nouvel alinéa rédigé comme suit: "Il convient d'assurer la possibilité de débrancher, en cas de besoin, les cercles de mesure fixes et variables susmentionnés."

1.64 - A libeller comme suit: "Pour agrandir la zone représentée, il serait désirable que le centre de balayage puisse, dans la zone de mesure donnée, être décalé vers l'arrière au minimum de la moitié du rayon du diamètre utile de l'écran."

1.65 - Corriger dans le texte russe le chiffre "1/72", en "1/720".

Libeller le dernier alinéa comme suit: "Des dispositifs appropriés doivent permettre de régler la brillance de l'écran et l'extinction provisoire de la ligne de cap".

Corriger dans le texte français le chiffre "+5°" en "+0,5°".

1.8 - A libeller comme suit: "L'appareil-radar doit être muni de dispositifs de réglage susceptibles de réduire les échos indésirables de nature hydrométéorologique provoqués par les vagues et les précipitations atmosphériques."

1.81 et 1.82 - A biffer.

1.9 - Libeller le titre de ce point comme suit: "Conditions d'exploitation de l'installation".

1.91 - Libeller le dernier alinéa comme suit: "Le constructeur est tenu de fournir avec chaque appareil une documentation technique et..."

1.92 - Libeller le 3^{ème} alinéa comme suit: "L'alimentation de l'appareil doit se faire à partir d'un feeder spécial".

Dans le tableau, remplacer les mots "Durée: 8 minutes à chaque fréquence" par "Durée: balayage de la bande de fréquence en 8 minutes".

Au cours de l'examen du point 1.9 dans son ensemble, la réunion a relevé la nécessité de concerter avec les organisations compétentes des pays danubiens les exigences concernant les conditions d'exploitation des appareils.

1.10 - Correction de rédaction dans le texte russe.

Point 2 - La réunion a décidé d'exclure ce point du rapport pour le faire figurer comme annexe, en biffant dans le titre les mots "Directives et".

2.3 - Corriger la formule dans le texte russe.

2.5 - Apporter une correction de rédaction dans le texte russe.

2.7 - Rédiger le titre de ce point comme suit: "Modifications des valeurs d'atténuation en fonction des conditions atmosphériques".

Biffer dans le 2^{ème} alinéa les mots "et 0,86 cm".

Dans le tableau, biffer les mots "longueur d'onde de 3,2 cm" et corriger la valeur d'atténuation 0,1 (qui se rapporte à 0,32 g/m³ brouillard) en "0,01", et supprimer les données qui se rapportent à la valeur 0,86 cm.

Point 3 - Biffer le paragraphe qui commence par les mots: "L'appareil doit être muni de deux indicateurs.." et le remplacer par le nouveau texte suivant:

"L'indicateur doit être placé à un endroit convenable.

Il est recommandé d'installer un second indicateur placé sur l'écran panoramique de façon qu'en cas d'utilisation d'un masque obscurcissant, les signaux du radar et ceux du second indicateur soient visibles ensemble et simultanément."

3.3 - Apporter une correction de rédaction dans le texte russe.

3.4 - Dans le 2^{ème} alinéa, remplacer les mots "de l'appareil" par "de l'indicateur de giration".

3.6 - Dans le 3^{ème} alinéa, remplacer les mots "un réseau spécial, si possible à l'aide d'un accumulateur" par "un feeder spécial".

Dans le 4^{ème} alinéa, après les mots "l'indicateur de giration", modifier la fin de la phrase comme suit: "il est recommandé que le radar et l'indicateur de giration soient alimentés chacun séparément".

3.7 - Amendement de rédaction dans le 1^{er} alinéa du texte russe.

Dans le 2^{ème} alinéa, remplacer les mots "la distance minima à observer entre le compas magnétique" par "la distance minima admise entre le compas magnétique".

La réunion a exprimé l'opinion que les exigences techniques examinées ne se rapportent pas aux installations de radar existantes.

Partie III

Dans le cadre de l'examen du point 5.2 du Rapport, la réunion a exprimé le désir qu'en cas d'élaboration d'un

projet de recommandations, il soit prévu la possibilité d'installer, si les autorités compétentes locales le jugent nécessaire, des bouées doublées pour baliser le côté gauche du chenal dans les secteurs de fleuve où les conditions de navigabilité sont très compliquées.

Ajouter à la fin de cette partie un nouveau point 6 libellé comme suit:

"6. Mesures pour éviter les échos indésirés produits par des lignes aériennes et des ponts.

Les constructions de ponts et les lignes aériennes traversant le fleuve provoquent sur l'écran des échos indésirables qui, en cas de pont, peuvent masquer une cible désirée, et en cas de ligne aérienne, simulent une cible en mouvement sur le fleuve.

6.1 - Ponts

En général, seuls les ponts construits en acier produisent des échos indésirés. Les ponts en béton n'en produisent pas.

Pour éviter les échos indésirés, on peut utiliser des installations spéciales en treillage métallique par exemple; en cas de construction de nouveaux ponts, celles-ci sont à prévoir dans l'armature même du pont.

L'expérience a montré que les échos indésirables ne se présentent pas:

a) quand l'armature inférieure a la forme d'une boîte fermée,

b) quand on évite les angles de 90° afin qu'il ne puisse se former des réflecteurs trièdres. Il suffit qu'un des côtés du trièdre dévie de $+5^\circ$ au moins d'un angle droit.

6.2 - Lignes aériennes

En balisant les lignes aériennes par des réflecteurs-radar installés à une distance d'environ 30 m l'un de l'autre, le long de la ligne, sur un câble séparé, il est pos-

sible de détecter indubitablement l'écho produit par ces lignes."

A l'issue de l'examen des Parties I, II et III du Rapport présenté par les autorités compétentes hongroises sur les questions relatives à la navigation au radar sur le Danube, ainsi que sur la base des amendements formulés par les experts, la réunion a exprimé le voeu que soit incluse dans le plan de travail de la Commission du Danube l'élaboration de projets de recommandations à diffuser aux autorités compétentes de tous les pays danubiens pour avis et propositions.

Partie IV

La numération des points de cette partie commencera par le chiffre 7.

7.1 - Libeller le titre de ce point comme suit:

"Utilisation de cartes-radar."

Ajouter à la fin de ce point un nouvel alinéa rédigé comme suit: "Les cartes-radar peuvent être établies pour les secteurs correspondants du fleuve à l'échelle de 1:10 000 ou 1:25 000."

A l'issue des débats sur la partie IV du rapport, la réunion d'experts a félicité les spécialistes des autorités compétentes hongroises pour les résultats précieux et importants auxquels ont abouti leurs recherches, et en a pris note.

La réunion a également apprécié l'information des autorités compétentes de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire de Bulgarie au sujet des cartes-radar dressées à titre d'essai pour leurs secteurs du Danube.

Tenant compte des déclarations des experts de quelques pays danubiens, selon lesquelles les autorités compétentes de leur pays n'ont pas encore suffisamment d'expérience dans le domaine de l'établissement et de l'utilisa-

tion des cartes-radar et qu'en conséquence ils ne sont pas encore en mesure de se prononcer sur l'utilité de leur emploi, la réunion a jugé qu'il serait opportun de poursuivre l'étude des problèmes ayant trait à la confection et à l'utilisation des cartes-radar.

Sur la base de ces considérations, la réunion a exprimé le désir que l'Appareil de la Commission, au cas où la session l'en chargerait, recueille les avis et les renseignements des pays danubiens sur l'expérience acquise dans ce domaine, synthétise la documentation reçue et prépare une information sur cette question.

II

ad point 2 de l'ordre du jour -

La réunion a apprécié l'information présentée par l'Appareil de la Commission sur l'expérience acquise dans le domaine du poussage sur le Danube, ainsi que les communications supplémentaires faites par les experts à ce sujet. Etant donné que cette nouvelle méthode avancée de conduite des bâtiments trouve une application de plus en plus large dans la navigation danubienne, l'échange de vues sur ce problème a été fort utile.

Par ailleurs, la réunion a constaté que nombre de problèmes en rapport avec cette méthode se présentent dans la pratique et demandent à être encore étudiés et résolus. Parmi ces problèmes on peut citer par exemple:

1. L'unification des principes et des méthodes de détermination des paramètres fondamentaux de la manoeuvrabilité des convois poussés. L'examen de la manoeuvrabilité des convois poussés, par exemple la vitesse de giration (degré/sec), le déplacement latéral des convois, la distance et le temps d'arrêt dans la navigation vers l'aval.

2. L'élaboration des exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les aires de mouillage pour les convois poussés dans les rades, dans les ports et à proximité des débarcadères.

3. L'élaboration des principes fondamentaux d'une instruction concernant les prestations à fournir aux chandls et sections sans équipage.

4. L'examen de la reconnaissance de la validité des inscriptions complémentaires sur les bords des bâtiments sans équipage, notamment la date d'expiration de la validité du certificat d'aptitude à naviguer.

L'unification des installations de fixation, d'alimentation en énergie électrique et d'ancrage des convois poussés.

En vue de l'élaboration de ces questions, la réunion a exprimé le désir que l'Appareil de la Commission demande la documentation et les propositions correspondantes des autorités compétentes des pays danubiens, synthétise la documentation reçue et la diffuse aux pays danubiens et aux organisations intéressées aux fins de son examen ultérieur dans le cadre de la Commission du Danube.

III

La réunion a jugé opportun de traiter le point 3 de l'ordre du jour dans l'ordre suivant:

- A. - Examen des codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube.
- B. - Examen de la possibilité de passer à l'emploi de la radiotéléphonie sur ondes métriques et de la question de la fréquence commune pour l'appel et la sécurité dans les radiocommunications sur le Danube.

A. - Dans l'examen de la question des codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube, la réunion s'est basée sur le projet de codes élaboré par les autorités compétentes hongroises. La réunion a exprimé sa reconnaissance pour la préparation dudit projet.

A l'issue des débats, les experts sont convenus d'apporter les modifications suivantes audit projet:

Introduction -

Dans le 3^{ème} alinéa, remplacer le signal YW par YV.

Dans le 4^{ème} alinéa, 2^{ème} phrase, remplacer le mot "radio" par "radiotélégraphie".

Reprendre de l'Appendice 16 du Règlement des radio-communications le tableau d'épellation des lettres et des chiffres.

Dans la liste des signaux d'une lettre, souligner les lettres suivantes dont les messages sont d'une grande importance pour la navigation: C, D, E, F, I, J, L, M, N, O, S, U, V.

Section I -

La réunion est convenue

- de biffer les abréviations suivantes, de même que les messages qui s'y rapportent: AD, FC 2, FC 3, FC 4;

- de rédiger le message de l'abréviation FC comme suit: "Indiquez votre position par des signaux (visuels ou sonores)".

Section II -

- Biffer les abréviations suivantes et les messages qui s'y rapportent: HW, HW 5, HY 9, ID, IF, IK, JB, JC, JC 1, JF 2, JF 3, JF 4, JR 1, JR 7, KB, KH 2, KJ 1, KK 1, KK 2, KM 1, KQ 2, LG 1.

- Formuler l'abréviation HW 3: "J'ai eu un abordage avec un bâtiment/objet inconnu".

- Remplacer l'abréviation HY 6 par HY 9.

- Libeller comme suit le message du signal HY 8: "J'ai besoin d'urgence d'emplâtre".

- Remplacer dans le message du signal JA, le mot "appareils" par "moyens".

- Remplacer l'abréviation JF 5 par JF 8.

- Ajouter le nouveau signal suivant:

"JR 6 - Je prévois être à flot quand mon tirant d'eau aura diminué".

- Dans le message du signal JR 9, remplacer les mots "pour l'allègement" par "pour le déchargement d'une partie de ma cargaison".

- Introduire un amendement de rédaction dans le texte russe du signal KJ.

- Remplacer les abréviations KV par KU, et KV 1 par KU 1.

Section III -

- Après le signal LN 9, inclure le sous-titre correspondant.

- Remplacer les abréviations MM par MN 1, et NZ par MZ (texte russe).

- Corriger dans le texte russe la faute de frappe dans la numération au signal NH.

- Ajouter dans la partie "Profondeur - Tirant d'eau" un nouveau message libellé comme suit: "Quelle profondeur y a-t-il sur le secteur que vous avez parcouru?".

- Remplacer l'abréviation PF par PE.

La réunion a également convenu d'inclure dans le projet les messages codés suivants, portant sur la réglementation de la navigation dans les écluses:

"Travail des écluses

- L'écluse travaille-t-elle?

- L'écluse droite est en service.

- L'écluse gauche est en service.

Mode de navigation

- Quel mode de navigation pratiquez-vous?

- Je navigue isolément.
- Je pratique le remorquage.
- Je pratique le poussage.

Dimensions des convois

- De combien d'unités votre convoi se compose-t-il?
- Mon convoi se compose de unités.
- Communiquez-moi les dimensions de votre convoi.
- La longueur de mon convoi est de m.
- La largeur de mon convoi est de m.
- Le tirant d'eau maximum de mon convoi est de ... cm.
- La hauteur maximum de mon convoi est de ... cm.

Priorité de passage

- Vous devez m'accorder la priorité.
- Dans quel ordre de priorité vais-je passer?
- Vous passerez"

Section IV -

- Biffer l'abréviation RJ 2.
- Ajouter à l'abréviation RM 7 le message suivant:
"Je ne puis réparer les avaries, il me faut un mécanicien".
- Apporter des corrections de rédaction aux signaux SG et SJ (texte russe).

Section V -

- Remplacer l'abréviation SK par SY.

Section VI -

- Remplacer les abréviations VT par VU 1; VU par VU 2; VZ par VZ 3; WZ 2 par VZ 2.
- Prévoir des signaux de code pour indiquer la quantité (en pourcentage) et l'épaisseur des glaces.

- Ajouter après le signal WL 1, le tableau suivant:

WM Aide par brise-glace commence. Employez signaux spéciaux d'aide par brise-glace et restez constamment dans l'attente de signaux sonores, visuels ou radio-téléphoniques.

WO L'aide par brise-glace est terminée. Faites route.

Lettre de code:	Brise-glace	Bâtiment assisté
A	Allez de l'avant (faites route le long du chenal dans les glaces)	Je vais de l'avant (je fais route le long du chenal dans les glaces)
G	Je vais de l'avant; suivez-moi	Je vais de l'avant; je vous suis
J	Ne me suivez pas (faites route le long du chenal dans les glaces)	Je ne vous suivrai pas (je ferai route le long du chenal dans les glaces)
P	Ralentissez	Je vais ralentir
N	Stoppez vos machines	Je vais stopper mes machines
H	Mettez vos machines en arrière	Je vais mettre mes machines en arrière
L	Stoppez votre bâtiment immédiatement	Je stoppe mon bâtiment
4	Stoppez. Je suis pris dans les glaces	Stoppez. Je suis pris dans les glaces
Q	Raccourcissez la distance entre bâtiments	Je raccourcis la distance entre bâtiments
B	Augmentez la distance entre bâtiments	J'augmente la distance entre bâtiments

5	Attention	Attention
Y	Soyez prêt à recevoir (ou à lancer) la re- morque	Je suis prêt à recevoir (ou à lancer) la remor- que

Au cours de l'examen des codes YB et YC, il a été trouvé opportun de préciser dans un tableau III les données sur la direction et la force du vent.

Section VII -

- Ajouter après le signal YP les messages suivants:

"YP 1 - Je désire communiquer avec les bâtiments montant sur le secteur du km ... au km

YP 2 - Je désire communiquer avec les bâtiments avalant sur le secteur du km ... au km ..."

- Dans le code ZA, prévoir des abréviations qui ne figurent pas dans le Règlement des radiocommunications pour l'indication des langues des pays danubiens.

La réunion a estimé qu'il serait utile que lors de l'élaboration du projet de codes, l'Appareil de la Commission supprime, là où cela est possible, les interrogatifs.

La réunion a également examiné la proposition des experts tchécoslovaques concernant le choix des abréviations de l'Appendice 13A du Règlement des radiocommunications pour l'utilisation dans le service des radiocommunications sur le Danube et l'a adoptée en la complétant par les abréviations suivantes: QOB, QOC, QRC, QSM, QSR, QTB, QUE, QUE, CL, KA, SP, XXX (voir Annexe 2^{*}).

La réunion a exprimé le désir que, se basant sur la documentation examinée et sur les amendements qui y ont été apportés, l'Appareil prépare un projet de codes à utiliser dans les radiocommunications sur le Danube et le diffuse pour avis à tous les pays danubiens en vue de son examen en réunion d'experts.

* Se trouve dans les archives.

La réunion a accepté avec reconnaissance l'offre des experts de la République Populaire Hongroise de prêter à l'Appareil de la Commission le concours nécessaire pour l'accomplissement de la tâche en question.

B. - Lors de l'examen de la possibilité de passer à l'emploi de la radiotéléphonie sur ondes métriques, la majorité des experts étaient de l'avis que les voies suivantes devaient être utilisées pour les radiocommunications sur le Danube:

- Voie n^o 16 - Appel et sécurité
- Voie n^o 10 - Bâtiment - bâtiment (voie simplex)
- Voie n^o 13 - Bâtiment - station côtière (voie simplex)
- Voies n^{os} 26 et 27 - Correspondance publique

Par ailleurs, la réunion a estimé qu'il serait utile que dans chacun des pays danubiens, l'entreprise de navigation ou l'organisme compétent intéressé dans le service international de radiotéléphonie sur ondes métriques saisisse l'administration de télécommunications de son pays de la question de l'attribution des voies susmentionnées pour les besoins des radiocommunications sur le Danube et communique à la Commission du Danube son avis à ce sujet.

Les experts ont également relevé qu'il est opportun que les administrations de télécommunications des pays danubiens réservent également des voies pour l'exploitation duplex entre stations côtières et bâtiments pour assurer l'exécution des opérations portuaires. La réunion a proposé d'utiliser à cette fin les voies n^{os} 20 et 22.

Dans le cadre de la discussion sur le choix d'une fréquence séparée pour les communications radiotéléphoniques entre stations côtières et bâtiments dans le secteur des Portes de Fer, ainsi que pour les communications en cas d'éclusement sur le cours supérieur du Danube, la réunion a été d'avis qu'il serait opportun d'utiliser à cette fin l'une des voies simplex mentionnées ci-haut. La majorité

a jugé qu'il serait utile d'employer la voie n° 13 pour lesdits secteurs du Danube.

En connexion avec la nécessité de mettre en harmonie les Recommandations relatives au service des radiocommunications dans la navigation sur le Danube (doc. CD/SES 24/18), adoptées par décision de la XXIV^e session de la Commission du Danube, avec les décisions de la Conférence administrative mondiale des Radiocommunications maritimes (Genève, 1967), la réunion a jugé opportun de proposer les modifications suivantes auxdites Recommandations:

"1. Article 4 - Codes utilisés dans le service des radiocommunications.

Biffer dans le texte les mots "en radiotélégraphie" et "en radiotéléphonie" et remplacer "à l'Appendice 13" par "à l'Appendice 13A".

2. Article 7 - Conditions techniques des installations radio-électriques et fréquences utilisées dans le service à assurer.

Ajouter à la fin du point 6 le texte suivant: "aux termes de la Résolution n° Mar-14 (CAMR-1967)."

Lors de l'examen de la question de l'utilisation d'une fréquence commune pour l'appel et la sécurité sur ondes décimétriques, le représentant de l'IFRB a fait remarquer que la majorité des administrations de télécommunications n'ont pas encore confirmé à l'IFRB leur notification provisoire de la fréquence 4474 kHz qui a été désignée, en 1967, comme fréquence commune pour l'appel et la sécurité dans la navigation danubienne.

La réunion a exprimé le vœu que les experts présents prennent contact avec les administrations de télécommunications de leurs pays respectifs afin qu'une notification définitive parvienne de chacune d'elles au plus tôt à l'IFRB, si la fréquence est effectivement utilisée par elles.

Le présent Rapport de la réunion d'experts est à soumettre à l'examen de la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays Danubiens en question hydro-météorologiques et techniques

(2-9 Janvier 1970)

La réunion d'experts, convoquée en vertu du point 51 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969-1970, a tenu ses séances du 2 au 9 janvier 1970.

Les travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Fédérale de Bulgarie, de la République Fédérale de Roumanie, de la République Socialiste de Yougoslavie, de la République Socialiste Tchécoslovaquie, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, ainsi qu'un expert du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne (Annexe 1).

De la part de l'Agence de la Commission, aux travaux de la réunion ont participé MM. Kapustin, Simionov, Jankov, Gora, Ruzhicki, Katsarov et Mitev.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Service et ses Services, M. Kapustin. Dans son allocution, M. Kapustin a relevé que les experts ont à examiner des questions liées à la sécurité de l'exploitation de la navigation et de la réglementation sur le Danube et à l'impact des travaux de la navigation sur le Danube en amont de la région d'exploitation sans cesse. Il a rappelé que dans les années antérieures, sans cesse, il a rappelé que la XVII^e session a décidé de convoquer une réunion entre d'experts en question hydro-météorologiques et techniques pour la raison que le problème à l'étude intéressait les activités en question techniques et hydro-météorologiques.

* se trouve dans les annexes

R A P P O R T

de la réunion d'experts des pays danubiens en
questions hydrométéorologiques et techniques

(6-9 janvier 1970)

La réunion d'experts, convoquée en vertu du point 21 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970, a tenu ses séances du 6 au 9 janvier 1970.

Aux travaux de la réunion ont participé des experts de la République d'Autriche, de la République Populaire de Bulgarie, de la République Populaire Hongroise, de la République Socialiste de Roumanie, de la République Socialiste Tchécoslovaque, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, ainsi qu'un expert du Ministère du Transport de la République Fédérale d'Allemagne (Annexe 1*).

De la part de l'Appareil de la Commission, aux travaux de la réunion ont participé MM. Kapikraian, Simeonov, Patrichi, Goda, Rumenčić, Mateescu et Mitiev.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Secrétariat et des Services, M. Kapikraian. Dans son allocution, M. Kapikraian a relevé que les experts auront à examiner des questions liées à la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube et a souligné que les besoins de la navigation sur le Danube en données adéquates croissent sans cesse. Il a rappelé que la XXVII^e session a décidé de convoquer une réunion mixte d'experts en questions hydrométéorologiques et techniques pour la raison que le problème à l'étude intéresse les spécialistes en questions techniques et hydrométéorologiques.

* Se trouve dans les archives.

Conformément aux indications de la XXVII^e session, la réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant:

"Examen de l'information concernant la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube."

Sur la proposition de M. Milovanović (Yougoslavie), soutenue par M. Kincel (Tchécoslovaquie), M. Afanassiev (Union Soviétique) a été élu à l'unanimité président de la réunion d'experts.

La documentation suivante, préparée par l'Appareil de la Commission du Danube, a servi de base de discussion: Information sur la méthode de calcul de la fréquence des débits d'eau lors de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube; Information synthétisant les avis reçus des autorités compétentes des pays danubiens sur la méthode de calcul de la fréquence des débits d'eau pour la détermination de l'ENR sur le Danube; copies des lettres exposant les avis des autorités compétentes des pays danubiens sur le sujet traité.

La réunion a jugé utile de poursuivre ses débats en tenant compte des questions suivantes figurant dans l'Information qui synthétise les avis des autorités compétentes:

a) Notion et détermination de la période de navigation;

b) influence des phénomènes de glaces sur la détermination de l'ENR et détermination de la période d'année devant servir au calcul de la fréquence des débits d'eau;

c) détermination d'une période de calcul pluriannuelle identique pour toutes les stations;

d) établissement des délais d'exécution des travaux ultérieurs sur le problème traité.

En ce qui concerne le point a), la réunion a décidé de ne pas s'en occuper.

Lors de l'examen du point b), les variantes suivantes ont été proposées:

- 1) d'inclure dans la détermination de l'ENR les données pour l'année entière;
- 2) d'en exclure les données couvrant la période avec phénomènes de glaces;
- 3) d'en exclure les données sur les niveaux d'eau influencés par les phénomènes de glaces.

La réunion a exprimé le désir que l'Appareil de la Commission continue le travail sur ce problème, d'une part en tenant compte des données couvrant les périodes avec glaces, et d'autre part, sans inclure ces données.

La réunion estime utile que l'Appareil utilise dans ses calculs en premier lieu des données de débits concertées pour tout le parcours du fleuve.

La réunion a pris note avec satisfaction de l'initiative des autorités compétentes tchécoslovaques qui se proposent d'exécuter des calculs supplémentaires pour comparer les résultats obtenus, d'une part, en incluant les données pour les périodes avec phénomènes de glaces, et d'autre part, en les excluant; elle a jugé opportun qu'après réception de cette documentation, l'Appareil en tienne compte dans son travail.

Vu le caractère complexe de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation, la réunion a trouvé utile que l'Appareil tienne compte dans son travail de la durée de la période de calcul et effectue une analyse de l'influence de la modification du pourcentage de la fréquence des débits sur les valeurs de l'ENR.

Lors de l'examen du point c), la réunion a exprimé le désir d'adopter comme base pour les calculs la période de 1924 à 1973, et a relevé l'opportunité de reconstituer les données pour les stations qui ont commencé leurs observations après 1924.

Lors de l'établissement des délais d'exécution des travaux ultérieurs sur le problème traité (point d), la réunion d'experts a jugé qu'il serait utile qu'un an avant l'examen, par la session de la Commission, de la question portant sur la méthode de détermination de l'étiage navigable et de régularisation, l'Appareil de la Commission diffuse aux pays danubiens une information sur les résultats de ces travaux, ayant en vue que, conformément aux Recommandations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de détermination de l'ENR sur le Danube, adoptées par la XIV^e session, le réexamen de l'ENR devra avoir lieu en 1976.

Le présent Rapport de la réunion d'experts sera soumis à l'examen de la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

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

(12-17 novembre 1969)

La réunion d'experts chargée de l'examen des questions d'organisation, convoquée en vertu de la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube s'est déroulée du 12 au 17 novembre 1969 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 I^{*}).

La réunion a été ouverte par le Président de la Commission du Danube, M. Enderl, qui dans son intervention a souligné la nécessité d'achever jusqu'en 1971 au plus tard l'élaboration des projets du tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube et de la liste des employés non inscrits au tableau du personnel, ainsi que des modifications à apporter dans les documents d'organisation fondamentaux de la Commission afin que ces documents puissent entrer en vigueur à partir de 1972. De telle sorte, les autorités compétentes disposeront du temps nécessaire pour choisir, dans le cadre de la nouvelle répartition des postes du Secrétariat entre les pays membres de la Commission prévue pour 1972, les fonctionnaires correspondants.

* Se trouve dans les archives.

Sur la proposition de M. Maschke (Autriche), soutenue par M. Harizanov (Bulgarie) et par Mme Bogomolova (Union Soviétique), M. Šeferna (Tchécoslovaquie) a été élu président de la réunion.

Conformément à la décision de la XXVII^e session de la Commission, la réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant:

"Elaborer, 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."

La réunion a pris comme base de discussion le rapport du groupe de travail formé à la XXVII^e session pour l'examen de la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat de la Commission (doc. CD/SES 27/26), le rapport de la réunion d'experts de 1968 pour les questions d'organisation (doc. RE/1968-3, y compris l'Annexe 2 contenant le projet du tableau du personnel du Secrétariat), ainsi que les avis présentés à ce sujet par écrit par les autorités compétentes de l'Autriche, de la Hongrie, de la Roumanie et de l'Union Soviétique, et le projet de description des attributions des postes élaboré en 1968 par le Secrétariat comme matériau de travail.

Après un échange de vues sur les dites propositions ainsi que sur toutes celles qui ont été avancées au cours des débats, la réunion a élaboré un nouveau projet de tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube (Annexe 2*) et un projet de liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat (Annexe 3*).

Partant de la nécessité que tous les documents d'organisation liés à l'application du nouveau tableau du personnel et de la nouvelle liste des employés non inscrits au tableau soient approuvés par la XXIX^e session en 1971

* Se trouvent dans les archives.

et afin de faciliter le travail de la XXVIII^e session en 1970, la réunion a exprimé le désir que le Secrétariat, se basant sur les nouveaux projets en question, élabore un projet de description des attributions des postes inscrits et non inscrits au tableau du personnel et le diffuse comme matériau de travail aux autorités compétentes des pays-membres.

Notant les dispositions du point 40 des Règles de procédure qui prévoient l'établissement d'un règlement spécial prescrivant la qualification professionnelle des employés, la réunion a également exprimé le désir que le Secrétariat prépare, si possible jusqu'à la session ordinaire, en qualité de matériau de travail, un projet des qualifications professionnelles exigées des fonctionnaires figurant dans les projets de tableau du personnel et de liste des employés non inscrits au tableau du personnel.

En ce qui concerne le travail ultérieur en cette matière, la réunion a estimé utile que le dit projet des qualifications professionnelles exigées soit examiné en 1970, en réunion d'experts des pays membres de la Commission, avec le projet de la description des attributions et le projet des modifications à apporter dans les documents d'organisation fondamentaux de la Commission.

Partant de ce qui précède, la réunion a été de l'avis qu'il serait utile que la XXVIII^e session, en cas d'approbation des projets du tableau du personnel et de la liste des employés non inscrits au tableau, prévoie dans le plan de travail de la Commission pour la période à venir l'élaboration, par le Secrétariat, des projets des documents susmentionnés, leur diffusion aux autorités compétentes pour avis, et l'examen ultérieur de la question en réunion d'experts pour les questions d'organisation.

Tableau du personnel
du Secrétariat de la Commission du Danube

1. Directeur du Secrétariat	1
2. Directeur-adjoint - chef de la Section technique	1
3. Directeur-adjoint - chef de la Section administrative	1

Section technique

1. Conseiller pour les questions nautiques	1
2. Ingénieur en chef pour les questions nautiques	1
3. Conseiller pour les questions hydrotechniques	1
4. Ingénieur en chef hydrotechnicien	1
5. Conseiller pour les questions hydrométéorologiques	1
6. Conseiller pour les questions statistiques	1
	<hr/>
	6

Section administrative

1. Conseiller pour les questions juridiques et administratives	1
2. Conseiller pour les questions des éditions	1
3. Interprète en chef	1
4. Correcteur-sténodactylographe pour la langue russe	1
5. Correcteur-sténodactylographe pour la langue française	1
	<hr/>
	5

Comptabilité

1. Chef-comptable	1
2. Caissier	1
	<hr/>

TOTAL: 16 personnes

2

Liste des employés non inscrits
au tableau du personnel du Secrétariat de la Commission
du Danube

Section technique

1. Technicien-hydrométéorologue	1
2. Statisticien	1
3. Techniciens-dessinateurs	2
	<hr/>
	4

Section administrative

1. Administrateur	1
2. Dactylographe-sténographe pour la langue russe	1
3. Dactylographe-sténographe pour la langue française	1
4. Secrétaire-interprète	1
5. Archiviste-bibliothécaire	1
6. Garçon de bureau	1
7. Portier	1
8. Mécanicien-chauffeur de chaudière	1
9. Chauffeurs	2
10. Femmes de service	3
	<hr/>
	13

TOTAL: 17 personnes

R A P P O R T

de la réunion des experts des pays danubiens chargée de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü

(16-22 septembre 1969)

La réunion d'experts convoquée en vertu du point 31 du plan de travail de la Commission du Danube pour 1969/1970 a tenu ses séances du 16 au 22 septembre 1969.

A 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 Tchèqueoslovaque, 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 des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü (voir Annexe 1*). De la part de l'Appareil de la Commission du Danube, aux travaux de la réunion ont participé: MM. Kapikraian, Svátek, Simeonov, Termačić, Patrichi, Goda, Hanusek, Rumenčić, Iványi.

La réunion a été ouverte par le Directeur du Secrétariat et des Services de la Commission, M. Kapikraian. L'actuelle réunion étant la première après la XXVII^e session, M. Kapikraian a informé les présents avec profonde tristesse de la mort prématurée, en juin dernier, de Mme von Köppen, qui avait assumé durant de longues années la conduite de la délégation des experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne aux réunions d'experts et ses-

* Se trouve dans les archives.

sions de la Commission du Danube, Il a communiqué également que la Commission a eu à déplorer la mort prématurée, en mai 1969, de M. Franz Feik, directeur-adjoint pour la Comptabilité, qui avait rempli cette fonction durant plus de 4 ans. La réunion a rendu hommage à la mémoire de Mme von Köppen et de M. Feik par une minute de silence.

Sur proposition de M. Makeiev (Union Soviétique), soutenue par toutes les délégations d'experts, M. Schlaffer, expert de la délégation de la République d'Autriche, a été élu à l'unanimité président de la réunion.

Conformément à la tâche que lui a confiée la XXVII^e session, la réunion d'experts a adopté l'ordre du jour suivant:

"Poursuite, dans le cadre de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, de 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 - Gönyü."

A l'invitation du Représentant de la République Populaire Hongroise à la Commission du Danube, M. Zágor, les participants à la réunion ont effectué, en bateau, les 16 et 17 septembre, un voyage d'étude dans le secteur Rajka - Gönyü et ont eu l'occasion de voir les travaux de régularisation qui y sont exécutés. Au cours du voyage, le directeur de l'Administration fluviale du secteur du Danube Rajka - Gönyü, M. Bokor, et l'ingénieur en chef de la Direction de l'économie des eaux de la République Populaire Hongroise, M. Zorkóczy, ont présenté des rapports détaillés sur les travaux hydrotechniques exécutés sur ce secteur et ont répondu aux questions posées par les experts participant au voyage d'étude.

La réunion a remercié les délégations hongroise et tchécoslovaque pour la possibilité qui lui a été donnée de voir sur place les travaux exécutés dans le secteur et pour l'excellente organisation de ce voyage.

Conformément à l'ordre du jour adopté, la réunion a examiné les questions d'ordre juridique, technique et économique liées à la navigation dans le secteur du Danube Rajka - Gönyü.

Les experts hongrois et tchécoslovaques ont donné des explications complémentaires à l'information qui a été diffusée en août 1969 à tous les pays danubiens sur les travaux projetés pour la régularisation du secteur considéré et pour sa protection contre les inondations.

I

Au début des discussions, la délégation hongroise et la délégation tchécoslovaque ont résumé le point de vue de leurs Gouvernements en ce qui concerne les bases juridiques du fonctionnement de l'Administration fluviale spéciale Rajka - Gönyü. Ils ont de nouveau déclaré être prêts à examiner d'autres suggestions constructives, correspondant aux intérêts de la navigation sur le Danube et aux intérêts des pays danubiens (voir Annexe 4).

Lors de l'examen des questions d'ordre juridique, la réunion est convenue que le problème de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü devrait être résolu dans le cadre de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube.

Les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont attiré l'attention sur la validité de la décision de la III^e session de la Commission du Danube, adoptée en 1950 (CD/SES 3/29), au sujet de la création d'une administration fluviale spéciale pour le secteur Rajka - Gönyü et sur la nécessité de tenir compte de cette décision.

Les experts de l'Autriche et de la Yougoslavie étaient par contre d'avis que la décision de la III^e session est nulle et non avenue et qu'on ne pouvait pas en tenir compte dans l'examen dudit problème.

Les experts yougoslaves ont en outre souligné que l'Annexe II de la Convention de 1948 ne traite que la question du maintien de la voie navigable dans le secteur Gabčikovo - Gönyü, c'est-à-dire du km 1021 au km 1791. La question du financement des grands travaux est une question à part qui, à l'avis de la délégation yougoslave, n'a rien à voir avec l'Annexe II.

Sous ce rapport, les experts de l'Union Soviétique ont attiré l'attention sur l'obligation de la Commission du Danube, fixée dans l'Annexe II de la Convention de 1948, de décider si une administration spéciale devait être créée pour le secteur Gabčikovo - Gönyü ou si les travaux sur ce secteur devaient être confiés à la Commission du Danube. Dans les deux cas, la question du financement des travaux découlera de la décision qui pourra être prise à ce sujet conformément aux dispositions correspondantes de la Convention de 1948.

Donnant suite au voeu exprimé par les experts de la Hongrie, les experts de l'Union Soviétique ont expliqué l'avis préliminaire formulé par la délégation soviétique au cours de la XXVII^e session de la Commission en ce qui concerne les modes possibles d'examiner le problème de la navigation dans le secteur Rajka - Gönyü en ce sens que la question de l'entretien du secteur Gabčikovo - Gönyü pourrait être résolue conformément à l'Annexe II de la Convention de 1948 et la question de l'entretien du secteur Rajka - Gabčikovo peut être examinée en vertu d'autres dispositions de la Convention.

Les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont apprécié cette explication et ont déclaré qu'ils étaient prêts à la porter à la connaissance des autorités compétentes de leur pays en vue de l'adoption éventuelle d'une nouvelle décision correspondante de la Commission du Danube. Ils ont déclaré que cette explication se trouve dans le cadre de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube et de la décision de 1950 de la III^e session de la Commission du Danube.

Les experts de la Roumanie ont pris note de l'explication donnée par les experts soviétiques et ont communiqué qu'ils la transmettraient, tout comme les autres propositions exprimées au cours de la réunion, à leurs organismes compétents pour étude attentive. Par la même occasion, ils ont exprimé leur avis préliminaire selon lequel la Commission du Danube reste compétente pour décider de la question des taxes sur le secteur Gabčikovo - Gönyü, vu que, à ce sujet, l'Annexe II ne fait pas mention des dispositions du chapitre 4 de la Convention.

Etant donné que lors de l'examen des questions juridiques la réunion s'est heurtée à des difficultés, les experts bulgares ont proposé de passer à la discussion des questions techniques et économiques. La réunion a consenti à cette proposition.

II

Lors de l'examen des questions d'ordre technique, la réunion a noté que, du point de vue de la navigation, le secteur Rajka - Gönyü est un des secteurs difficiles du Danube et que l'amélioration et le maintien des conditions de navigation adéquates exigent l'exécution de travaux hydrotechniques de grande envergure.

Les experts autrichiens, bulgares et yougoslaves ont constaté que par les travaux proposés par les deux Gouvernements il n'est pas possible de résoudre d'une manière économique pour la navigation le problème de la vitesse du courant sur le secteur en question, ayant en vue que celle-ci a une influence défavorable sur la navigation, et de ce fait sur ce secteur la navigation se heurte à des difficultés qui, après l'exécution des travaux, ne changeraient pas par rapport au secteur voisin à l'aval.

Des doutes semblables ont été exprimés par les experts roumains.

Les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont souligné encore une fois ce qui a déjà été traité dans la documentation technique, selon laquelle l'exécution des travaux de régularisation projetés assurera les gabarits nécessaires pour la navigation. En conséquence, les plus grandes vitesses locales sur les seuils diminueront et s'égaliseront.

Les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont déclaré que ces travaux dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge de leurs pays. Ils ont aussi souligné que tous les travaux exécutés sur ce secteur ont pour but uniquement d'améliorer les conditions de la voie navigable.

Les experts de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Yougoslavie et du Ministère du Transport de la RF d'Allemagne ont exprimé des doutes que les travaux exécutés sur le secteur Rajka - Gönyü soient uniquement dans l'intérêt des besoins de la navigation. Ils étaient d'avis que seuls les frais des travaux hydrotechniques pour l'étiage navigable étaient dans l'intérêt de la navigation, quant aux travaux pour eaux moyennes, ceux-ci étaient réalisés dans l'intérêt d'autres branches de l'économie nationale. Dans ce contexte, les experts du Ministère des Transports de la RF d'Allemagne ont renvoyé à l'étude d'un groupe de travail de la CEE de l'ONU, doc.W/TRANS/WP/35/2, sur la répartition des coûts d'infrastructure de la navigation intérieure.

La réunion a constaté l'existence de divergences entre les termes de réalisation des gabarits dans le secteur Rajka - Gönyü prévus par le Plan des grands travaux pour la période 1966/1970 et les termes figurant dans les propositions des autorités compétentes de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie.

En connexion avec ceci, les experts de l'Autriche, de la Bulgarie et de la Yougoslavie ont estimé opportun de recommander à la Commission du Danube le réexamen des ter-

mes de l'exécution du Plan des grands travaux sur le Danube prévus pour la période 1966/1970.

Les experts de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie et de l'Union Soviétique ont estimé que la question du réexamen des termes de l'exécution du Plan des grands travaux ne fait pas partie des tâches de la présente réunion et n'a pas fait l'objet de ses discussions.

III

Dans le cadre des débats sur les questions économiques, les experts de l'Autriche et de la Yougoslavie ont exprimé leur opinion de principe selon laquelle le financement, par la navigation de leurs pays, des travaux qui seront exécutés sur le secteur Rajka - Gönyü n'est possible que dans le cas où leurs pays seront convaincus que ces travaux donneront des avantages économiques pour la navigation. A cet égard, les experts de la Yougoslavie ont souligné que la participation de la navigation aux frais pourra commencer seulement après l'achèvement des travaux.

Les experts autrichiens et yougoslaves ont proposé que pour le moment les deux pays se limitent aux seuls travaux du maintien de l'état actuel de navigabilité dans leurs secteurs, tandis qu'avec les grands travaux pour l'amélioration du secteur on pourrait attendre jusqu'à ce que ces travaux, par leur harmonisation avec les autres grands travaux ou par une autre solution technique, deviennent plus avantageux pour les entreprises de navigation. Partant des conditions existantes, les avantages offerts par les grands travaux envisagés dans le secteur ne dépassent pas pour la navigation yougoslave la somme de 9 000 \$ par an et pour la navigation autrichienne la somme de 10 000 \$ par an, sommes représentant les frais de l'allègement des bâtiments causé par l'état actuel de navigabilité dans le secteur. Des avantages si minimes ne justifient pas, selon les experts autrichiens et yougoslaves, les investissements nécessaires pour les travaux envisagés.

Les experts roumains ont soutenu la nécessité de l'élaboration d'une documentation relevant les avantages que les entreprises de navigation pourront obtenir après l'exécution des travaux projetés et que le problème des taxes devrait être discuté ultérieurement.

Les experts de l'Union Soviétique étaient d'avis que pour résoudre le problème traité, il convenait de tenir compte des intérêts économiques de la navigation danubienne et des dépenses que supportent les pays riverains dans le secteur Rajka - Gönyü, ayant en vue que l'amélioration des conditions de la navigation dans ce secteur est de l'intérêt général des pays danubiens.

Les experts de la Bulgarie ont noté que, vu le volume de transports pronostiqué, à leur avis les taxes proposées à être perçues par les autorités compétentes hongroises et tchécoslovaques dans le secteur Rajka - Gönyü constitueront après 1976 une source de profit, ce qui est en contradiction avec l'article 37 de la Convention de 1948.

Les experts autrichiens et yougoslaves ont attiré l'attention sur le fait que tous les pays danubiens ont assumé, lors de l'adoption du Plan des grands travaux pour la période 1966/1970, des obligations en ce qui concerne l'exécution et le financement des grands travaux sur leurs secteurs du Danube, ce qui établissait un certain équilibre financier. Si l'Autriche et la Yougoslavie avaient à assumer des obligations supplémentaires sur d'autres secteurs du Danube, cet équilibre des charges financières n'existerait plus et il serait indiqué dans ce cas de réexaminer la question et de chercher à trouver un nouvel équilibre financier pour le Plan des grands travaux, satisfaisant pour tous les pays danubiens.

Dans le cadre des débats sur la rentabilité de la navigation danubienne, les experts de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie ont fait remarquer que la rentabilité ne dépend pas uniquement des conditions de passage des bâtiments par le secteur Rajka - Gönyü et qu'elle devait être

examinée compte tenu des conditions existant sur tout le parcours du Danube. Ils se sont déclarés prêts à examiner d'une manière positive la question de la suppression de tous les droits sur le Danube.

Les experts soviétiques et bulgares ont soutenu l'opinion émise par les experts hongrois et tchécoslovaques au sujet de la rentabilité de la navigation danubienne, qui dépend des conditions existant sur tout le parcours du fleuve et non seulement de celles du secteur Rajka - Gönyü.

Les experts roumains ont estimé que cette question dépasse le mandat de la présente réunion et ont remarqué par ailleurs que cette proposition touche les dispositions fondamentales de la Convention.

Les experts yougoslaves ont été du même avis.

*

* *

Les interventions et les observations énumérées ci-après, présentées par écrit au Secrétariat de la Commission du Danube, sont annexées au présent Rapport:

- Remarques des experts autrichiens concernant les questions hydrologiques du projet de travaux de régularisation dans le secteur Rajka - Gönyü, soumis par les Gouvernements tchécoslovaque et hongrois (Annexe 2).
- Intervention de la délégation autrichienne (Annexe 3).
- Déclaration commune des délégations hongroise et tchécoslovaque (Annexe 4).
- Réponses des experts hongrois et tchécoslovaques aux remarques présentées par les experts autrichiens - voir Annexe 2 - (Annexe 5).

- Intervention de la délégation roumaine (Annexe 6).
- Intervention de la délégation soviétique (Annexe 7).
- Intervention des experts du Ministère du Transport de la RFA (Annexe 8).

Le présent Rapport sera soumis à l'examen de la XXVIII^e session de la Commission du Danube.

Remarques des experts autrichiens concernant les questions hydrologiques du projet de travaux de régularisation dans le secteur Rajka - Gönyü, soumis par les Gouvernements tchécoslovaque et hongrois

"Après avoir étudié à fond les propositions faites par les deux Gouvernements, les experts autrichiens sont arrivés aux conclusions suivantes:

"I. La documentation hungaro-tchécoslovaque donne une vue d'ensemble bien élaborée des conditions rencontrées par la navigation dans le secteur du Danube Rajka - Gönyü. Elle explique en plus les propositions de régularisation par lesquelles la voie navigable dans ce secteur devra atteindre une profondeur de 2,50 m et une largeur minimale de 120 m pendant les périodes d'eau basse. Pour atteindre ce but, une régularisation pour eaux moyennes et une régularisation pour eaux basses est prévue. En rétrécissant le lit du fleuve les conditions du transport d'eau devront être améliorées au maximum pour éviter les dépositions de débits solides.

"Les frais des travaux de régularisation proposés ont été estimés à un milliard de forints et 600 000 couronnes tchécoslovaques.

"II. D'après l'opinion des experts autrichiens, les travaux de régularisation proposés ne pourront pas supprimer l'existence d'une rupture de pente du Danube près de Gönyü, qui est la raison pour les dépositions de débits solides dans ce secteur. Même si le but de la régularisation pourra être atteint, on ne pourra pas éviter que le débit solide sera déposé quelque part plus loin en aval du

secteur. En tout cas, le débit solide déposé devra être dragué.

"Les deux Gouvernements ont exposé que le dragage du débit solide se fait actuellement d'une manière très peu économique, qu'à cet endroit il est impossible de transporter le matériel dragué par chemin de fer ou par route. Cependant, il serait possible d'exécuter le dragage d'une manière plus économique à un endroit plus en aval.

"A cette argumentation il faut remarquer que le déplacement des travaux de dragage à un autre endroit ne pourrait pas réduire le coût de telle manière que les frais énormes du projet en vue soient justifiés. Les experts autrichiens n'ont pas l'intention de faire des propositions concernant la manière des travaux de dragage nécessaires, vu les conditions dans ce secteur certainement très difficile. Néanmoins, ils croient qu'il devrait être possible de continuer les travaux de dragage de la même manière que jusqu'ici et de chercher des solutions qui permettent l'enlèvement du matériel dragué d'une manière acceptable du point de vue économique.

"III. D'après l'opinion autrichienne, l'entretien du secteur du Danube en question ne sert pas seulement aux intérêts de la navigation. Les Gouvernements hongrois et tchécoslovaque déclarent que la régularisation pour eaux moyennes et eaux hautes de ce secteur du Danube a été exécutée pendant des années antérieures et que les travaux projetés maintenant servent exclusivement à l'intérêt de la navigation.

"Il est bien connu qu'autrefois des régularisations pour eaux moyennes et eaux hautes ont été exécutées. Il est cependant hors de doute que cette régularisation pour eaux hautes perdrait son efficacité par des dépôts continuels de débits solides, si ces dépôts ne sont pas enlevés. Le niveau des eaux hautes devrait monter continuellement et les barrages contre les inondations devraient être rehaussés continuellement pour éviter des inondations incontrôla-

bles des environs du fleuve. Cependant la possibilité de rehausser les barrages contre les inondations est très limitée. Il en résulte la nécessité de draguer les dépôts de débits solides à temps dans l'intérêt de la protection contre les crues.

"Cette opinion est partagée par les directeurs des instituts de recherche hydrologique hongrois et tchécoslovaque dans un article sur les problèmes d'accumulation dans le lit du Danube entre Devin et Szob, apparu dans la revue française "La Houille Blanche" n° 2, en 1964, pages 229 et ss. Les auteurs affirment: "Par la régularisation pour eaux basses, les conditions de la navigation se sont améliorées considérablement, cependant les mesures techniques ne pouvaient pas résoudre le problème de l'élévation du lit. La solution du problème de l'élévation continue du lit du Danube et de ses environs attend encore les ingénieurs de nos jours. Une solution rapide et définitive est demandée par le fait que dans le secteur où les accumulations se font, la protection contre les inondations se réduit continuellement par la réduction relative des barrages contre les inondations. Par suite, les territoires d'inondations exploités par l'agriculture deviennent de plus en plus marécageux et les frais de drainage augmentent."

"IV. Les mêmes considérations peuvent être faites en ce qui concerne le régime des glaces. Sans dragage, le fleuve déperirait dans ce secteur. Il faut s'attendre alors que les glaces arrivant des secteurs en amont sont arrêtées dans ce secteur et créent une débacle avec toutes les conséquences désagréables et dangereuses.

"V. Il est certainement difficile de délimiter la part des différents intérêts dans l'exécution des travaux de dragage; en tout cas il ne serait pas juste de mettre les frais entiers à la charge de la navigation.

"VI. D'après les recommandations de la Commission du Danube, une profondeur minimale de 2,50 m en période d'eau basse devra être atteinte en 1970/1971 par l'exécution de mesures de régularisation.

"Le projet de régularisation du secteur Rajka - Gönyü ainsi qu'il a été soumis permet la conclusion que les travaux projetés seront terminés en 1980/1981 au plus tôt. Il s'ensuit donc que les dates fixées dans la recommandation de la Commission du Danube ne pourront pas être retenues. Il sera donc nécessaire d'examiner cette nouvelle situation et les dommages qui en résultent pour la navigation et les Etats riverains.

"Dans ce contexte il faudrait examiner dans quelle mesure le but de régularisation recommandé par la Commission du Danube peut être atteint dans les autres secteurs du Danube, car du point de vue de la navigation, l'amélioration du secteur Rajka - Gönyü n'est favorable que dans le cas où les autres secteurs du Danube atteignent les mêmes dimensions. Il est bien connu que le secteur du fleuve le moins navigable détermine la rentabilité de toute la voie fluviale. Tant que des secteurs non améliorés existent, l'objectif visé par la recommandation n'est pas réalisé.

"Pour la navigation il serait certainement plus avantageux d'accepter provisoirement certaines limitations dans le secteur Rajka - Gönyü pendant les périodes d'eau basse au lieu de payer continuellement des taxes de navigation sans que ces charges supplémentaires donnent des avantages concrets.

"Dans ce contexte, il faut mentionner qu'en amont de ce secteur il existe encore plus de seuils qu'entre Rajka-Gönyü et qu'il en existe aussi d'autres en aval de Gönyü. Il sera donc nécessaire de trouver une solution qui permet d'exécuter les travaux de régularisation dans ce secteur dans la mesure où les travaux dans les autres secteurs aboutissent. Il faudra étudier surtout d'une manière plus approfondie les avantages concrets pour la navigation de l'achèvement des buts de la régularisation.

"VII. Il faut aussi mentionner que les constructions projetées pour eaux basses ne causent pas seulement des frais de construction exorbitants, mais que ces installa-

tions seront soumises aux attaques successives des crues et des glaces de manière qu'ils requièrent aussi des frais considérables d'entretien.

VIII. Il n'est pas connu de quelle manière les administrations tchécoslovaque et hongroise calculent les frais des travaux de dragage. Pour en connaître tout au moins l'ordre de grandeur, la calculation suivante a été faite: d'après les informations données, un volume de 600 000 m³ de débits solides doit être dragué annuellement (en 1950, ce volume a été évalué à 450 000 m³). En Autriche on calcule pour le dragage et le transport du matériel dragué à une distance de 5 km une somme de 25 schillings/m³ environ. En admettant que dans le secteur Rajka - Gönyü il y a des conditions extraordinairement difficiles, une augmentation de 50% de cette somme peut être envisagée. Dans ces circonstances, les frais de dragage s'élèveraient à environ 40 schillings/m³ dans ce secteur. Il faut constater que dans ce calcul des conditions extrêmement défavorables ont été supposées. Dans le cas d'un volume de dragage de 600 000 m³ par année les frais de dragage seraient donc 24 millions de schillings par an. Selon l'opinion autrichienne, une telle somme, qui doit être partagée par deux Etats, ne peut pas être considérée comme dépassant de loin ce qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents. Dans ce contexte il est inadmissible de calculer seulement les frais par kilomètre, car ce qui importe, n'est pas la charge encourue dans tel et tel secteur, mais dans l'ensemble des secteurs d'un Etat riverain. Il faut donc comparer les dépenses faites annuellement par tous les Etats-membres dressées dans le bilan ci-joint*. Il s'ensuit, par conséquent, que les frais encourus par la République Fédérale d'Allemagne, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, la Hongrie, la Yougoslavie et la Roumanie diffèrent d'une manière ou d'autre sans qu'il y ait une différence fondamentale entre la part des Etats mentionnés."

* Se trouve dans les archives de la Commission du Danube.

INTERVENTION DE LA DÉLÉGATION AUTRICHIENNE

"La délégation autrichienne à la XXVII^e session a déjà eu la possibilité de présenter la position autrichienne sur les questions juridiques. Néanmoins, je crois qu'il serait bien que je la répète ici après ce que nous avons entendu de la part des Représentants de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie.

"M. Fekete s'est référé à l'Annexe II de la Convention et à la décision qui a été prise par la Commission en décembre 1950. Il a dit que cette décision a été prise après l'examen du problème et qu'elle est en règle et en conformité avec l'Annexe II. Nous n'étions pas Partie contractante de la Convention à ce moment-là, mais d'après les dossiers nous pouvons constater qu'un tel examen a été fait. Cependant, nous ne sommes pas d'accord sur ce qui a été dit en ce qui concerne la conformité de la décision avec l'Annexe II.

"L'Annexe II prévoit, et elle est très claire là-dessus, pour le secteur Gabčíkovo - Gönyü, c'est-à-dire du km 1821 au km 1791, la possibilité soit de créer une administration spéciale, soit d'utiliser les articles 4 et 34, deuxième alinéa. Mais la décision a été prise pour un secteur élargi, c'est-à-dire pour le secteur Rajka - Gönyü ou le double en km. Selon notre avis, en prenant cette décision, la Commission a dépassé son pouvoir. C'est ainsi que par cet excès de pouvoir, la décision est nulle et non avenue. Si la question de ce secteur s'est posée de nouveau il y a deux ans, il aurait fallu prendre une nouvelle décision tout en règle avec l'Annexe II. Mais, même si nous étions d'avis que la décision était en règle en 1950,

il y a une série de questions et de problèmes qui se posent. M. Fekete a dit que la décision n'a pas seulement donné des droits, mais aussi des obligations aux deux Etats. Cependant, les deux Etats n'ont pas usé de leurs droits, c'est-à-dire d'après son interprétation, n'ont pas suivi leurs obligations. Ils ont même, en 1962, dit comme nous l'avons entendu, que pour leur part il n'était pas nécessaire de créer un régime spécial dans ce secteur et qu'ils assumeraient tous les frais des travaux nécessaires. Lors de l'acceptation du Plan des grands travaux ils ont pris l'engagement d'introduire les gabarits décidés, à leurs frais dans ce secteur. Tous les Etats avaient la possibilité à ce moment-là de dire qu'ils n'étaient pas à même d'accomplir ces travaux à leurs frais. Ainsi, un autre Etat membre a fait ses réserves en disant qu'il ne pouvait pas assurer les gabarits acceptés dans son secteur. Pour nous, l'acceptation d'obligations bien définies par tous les Etats-membres concernant leurs secteurs respectifs était la base pour accepter de notre part l'obligation d'achever les gabarits dans le secteur autrichien à nos frais. Nous pouvions donc penser que la Tchécoslovaquie et la Hongrie avaient décidé de ne plus demander l'application de l'Annexe II. Bien que cette Annexe reste dans le cadre de la Convention, cette supposition de notre part est aussi soutenue par les faits et par le développement général des nécessités techniques dans tous les secteurs du Danube.

"Nous étions donc très surpris lorsqu'en 1968 cette nouvelle administration a été créée quelques jours après qu'on avait accepté la première étape du Plan des grands travaux. Nous étions donc forcés de contester non seulement les avantages de cette mesure en ce qui concerne la navigation mais aussi les bases juridiques."

Déclaration commune
des délégations hongroise et tchécoslovaque

La Commission du Danube a chargé la réunion d'experts d'examiner, du point de vue juridique et technique, le problème de l'Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyü. A ce propos, nous nous permettons de résumer en quelques mots le point de vue des Gouvernements de Hongrie et de Tchécoslovaquie en ce qui concerne les bases juridiques du fonctionnement de l'Administration fluviale.

Le 27 février 1968 le Gouvernement de la République Populaire Hongroise et le Gouvernement de la République Socialiste Tchécoslovaque ont conclu un accord aux termes duquel, et conformément à la décision adoptée par la Commission du Danube à Galați le 12 décembre 1950, ils ont établi une administration fluviale spéciale pour le secteur Rajka - Gönyü.

La III^e session de la Commission du Danube a pris cette décision après avoir examiné à fond les conditions de navigation du secteur fluvial en question, sa condition technique, ce qui reste à faire concernant l'entretien de la voie navigable, en conformité des dispositions de la Convention relative au régime de la navigation sur le Danube, signée à Belgrade le 18 août 1948, et de l'Annexe II de cette Convention.

Dans sa décision CD/SES 2/21, adoptée le 27 mars 1950, après les examens approfondis qu'elle avait faits à cet effet, la Commission du Danube a constaté, entre autres, "que l'exécution simultanée des travaux hydrotechniques entre Gabčíkovo - Gönyü ainsi que dans le secteur en amont entre Gabčíkovo - Rajka contribuerait à l'amélioration gé-

nérale de la navigation dans le secteur supérieur du Danube (km 1791-1850)" et elle a chargé les Services de la Commission "d'établir sur place l'étendue des travaux hydrotechniques nécessaires, de préciser les possibilités de financement des travaux projetés et d'établir un rapport à la Commission tenant compte des observations faites au cours de la discussion de cette question..."

Les Services de la Commission du Danube ont donc examiné les problèmes de l'entier secteur fluvial dont il s'agit et ont établi un rapport sur les résultats de ces examens. Ce rapport précise notamment: "Pour assurer les conditions normales de la navigation dans le secteur des seuils..." il ne serait pas raisonnable de limiter ces travaux pour le secteur Gabčíkovo - Gönyü, parce que le résultat désiré ne peut être atteint qu'à condition d'assurer l'équilibre de tout le secteur des seuils Rajka-Gabčíkovo-Gönyü. La continuité du travail peut être assurée par l'existence d'un organe indépendant... C'est pour cela qu'il est nécessaire ... d'accepter la proposition des gouvernements tchécoslovaque et hongrois relative à l'établissement dans ce secteur d'une Administration fluviale spéciale..." Les délégués qui ont pris la parole au cours de la discussion ont souligné - comme il apparaît des textes littéraires du procès-verbal de la Commission du Danube - "... la nécessité d'effectuer les travaux de régularisation dans tout le secteur de Gönyü - Rajka...", "...qu'une Administration fluviale spéciale serait plus indiquée pour assurer ces travaux que la direction de la Commission même...", et que "...la proposition de créer une Administration fluviale spéciale dans le secteur Rajka - Gabčíkovo - Gönyü correspond à l'esprit de la Convention, car elle a comme but l'amélioration de la navigation sur le Danube..." C'était sur la base de tous ces examens prolongés et approfondis et des points de vue susmentionnés que la Commission du Danube avait adopté, par 5 voix contre une, sa décision connue concernant l'établissement de l'Administration fluviale spéciale du secteur Rajka - Gönyü.

Par cette décision, la Commission du Danube a résolu plusieurs questions qui sont étroitement liées l'une à l'autre. Permettez-nous de relever ces questions chacune séparément.

1) Elle a décidé, avant tout, la question soulevée par l'annexe II de la Convention de Belgrade au sujet du secteur fluvial Gabčíkovo - Gönyü, et cela en ce sens qu'une Administration fluviale spéciale devra être créée dans ce secteur.

2) Elle a décidé en même temps l'affaire du secteur Rajka - Gabčíkovo. L'expertise a révélé en effet que les conditions de navigation de ce secteur sont très difficiles et que les travaux nécessaires pour maintenir ce secteur en bon état de navigabilité dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains compétents, et puisque les gouvernements des deux Etats intéressés, la Hongrie et la Tchécoslovaquie ont soumis la question à la Commission du Danube, en vertu de l'article 4 de la Convention du Danube la Commission a été non seulement autorisée mais aussi obligée à prendre position à ce sujet. A cet égard, la décision de la Commission signifie qu'elle a pris bonne note des faits exposés par les deux gouvernements et constatés par les examens des experts.

3) La Commission du Danube n'a donc pas pu éluder la tâche d'assurer les travaux hydrotechniques nécessaires dans le secteur "B" entre Rajka et Gabčíkovo. Pour ce qui est de ce secteur, la Commission - comme il est mentionné dans la proposition commune des deux Etats riverains directement intéressés - a eu un choix de solutions différentes, notamment: "entreprendre elle-même les travaux nécessaires dans le secteur "B" ou en confier l'exécution soit à l'Administration fluviale établie pour le secteur "A", soit aux Etats riverains compétents, c'est-à-dire à la Hongrie et à la Tchécoslovaquie". Tenant compte de l'unité hydrologique et morphologique des deux secteurs, et ayant considéré à fond toutes les circonstances pertinen-

tes, la Commission a constaté que, du point de vue technique, économique et administratif, il était le plus rationnel de confier à l'Administration fluviale l'entretien de ce secteur également, et par conséquent elle en a établi la compétence pour toute la longueur du secteur fluvial Rajka - Gabčíkovo - Gönyü.

La décision du 12 décembre 1950 de la Commission du Danube est donc bien fondée du point de vue juridique et conforme à l'esprit et aux dispositions de la Convention. A la base des antécédents et points de vue précisés dans les procès-verbaux de la Commission, son contenu peut être interprété et expliqué uniquement de cette manière. D'après l'opinion de la partie hongroise et de la partie tchécoslovaque, la décision en question est, du point de vue du maintien des conditions de la navigation sur le Danube, la solution la plus rationnelle et la plus économique des problèmes soulevés par la Convention du Danube. La justesse de cette décision est confirmée par l'entière activité de la Commission et par sa procédure très consciencieuse, qui a toujours servi à perfectionner les conditions de la navigation danubienne et à atteindre les buts et faire valoir l'esprit de la Convention du Danube. Conscientes de cet état de choses, la partie hongroise et la partie tchécoslovaque ne peuvent même pas supposer que la Commission du Danube ait pu, par une décision quelconque, enfreindre son statut.

Depuis le 12 décembre 1950 - comme la réunion d'experts tenue en octobre 1968 l'a également constaté -, aucun changement considérable n'est survenu dans les conditions morphologiques et hydrologiques du secteur Rajka - Gönyü qui, à côté des dispositions de la Convention, avaient servi de base pour l'adoption de la décision de la Commission. Les travaux hydrotechniques nécessaires sur le secteur en question sont maintenant d'une étendue bien supérieure à celle qui pourrait être raisonnablement mise à la charge des Etats riverains intéressés. En conséquence de l'intensification du trafic, en même temps, les exigences formulées concernant la voie navigable se sont considérablement

accrues. Au lieu des 20 décimètres de profondeur en vigueur en 1950, la navigation exige maintenant 25 décimètres; au lieu des chalands de 700 tonnes employés à l'époque, des bateaux de 1000 à 1500 tonnes naviguent sur le Danube; en 1950, le trafic annuel dans le secteur Rajka - Gönyü s'élevait à 2 millions de tonnes, alors que ce chiffre a atteint les 14 millions en 1968.

La décision du 12 décembre 1950 de la Commission du Danube crée des droits et des obligations pour tous les pays danubiens. Les Gouvernements de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque se sont toujours conformés loyalement et correctement aux décisions prises par la Commission du Danube et s'efforcent toujours de les exécuter consciencieusement et de bonne foi. En ce qui concerne leur attitude au sujet du fonctionnement de l'Administration fluviale du secteur Rajka - Gönyü, ils la fondent sur la décision de la Commission du Danube, prise de position dont les deux Gouvernements en question ont dès le début reconnu la légitimité.

Nous saisissons l'occasion pour souligner que les Gouvernements de Hongrie et de Tchécoslovaque sont toujours prêts à discuter toute proposition qui, compte tenu de la situation de droit ci-dessus indiquée, peut amener à une solution qui correspond aux intérêts de tous les Etats danubiens et sert à améliorer les conditions de la navigation sur le Danube.

Réponses des experts hongrois et tchécoslovaques
aux remarques présentées par les experts autrichiens
(Voir Annexe 2)

Les experts autrichiens ont formulé en 8 points des remarques au projet de travaux de régularisation du secteur du Danube Rajka - Gönyü, élaboré en commun par les Gouvernements tchécoslovaque et hongrois et présenté à la Commission du Danube. Nos observations concernant les points respectifs sont les suivantes:

- ad 1) - Les experts résumant sous point 1 l'essence du projet hungaro-tchécoslovaque et les effets des frais prévus dans le plan. Nous n'avons pas de remarque à formuler à ce sujet.
- ad 2) - L'opinion des experts autrichiens selon laquelle les travaux de régularisation projetés ne suppriment pas la rupture de pente d'origine géologique qui cause le dépôt dans ce secteur de grandes quantités d'alluvions charriées, est juste. Notre point de vue à ce sujet a été exposé en détail dans les points 1 et 2 du "Compte-rendu", où nous avons dit que nous désirons réaliser la formation et le maintien d'un chenal aux dimensions répondant aux recommandations de la Commission du Danube, non par l'accroissement des pentes locales, mais par la création d'un profil hydrauliquement plus avantageux.

Les travaux de régularisation projetés ont pour objectif:

- a) la concentration dans le lit principal des débits atteignant jusqu'à 3000 m³/sec de manière à ré-

duire au minimum l'écoulement dans les bras secondaires et assurer ainsi, même pendant les périodes de basses-eaux, les profondeurs nécessaires pour la navigation.

b) La mise à profit optimale des conditions de pente données permettant d'assurer un meilleur transport des alluvions, c'est-à-dire leur dépôt en dehors du chenal.

c) La construction d'ouvrages de régularisation les moins endommageables par les eaux.

En résultat des travaux de régularisation, une partie du débit solide traversera le secteur, et une partie des alluvions qui se déposent dans le secteur se disposeront en dehors du chenal. L'éloignement par dragage des alluvions qui se sont déposées dans le chenal est prévu dans le cadre des travaux d'entretien.

Nous tenons à mentionner de nouveau que les matériaux dragués du lit principal ne peuvent pas être évacués du lit majeur d'une manière économique.

ad 3) - Les ouvrages de protection contre les crues érigés dans la Petite Plaine Hongroise (les digues de protection contre les inondations, les systèmes de drainage et les stations de pompage) ont été construits indépendamment de la régularisation du lit principal, sachant que par suite des alluvions se déposant régulièrement dans le lit principal et dans le lit majeur les niveaux de crues monteront graduellement. Les alluvions en suspension qui se déposent dans le lit majeur ne peuvent pas être éloignées et ce dépôt est inévitable. Le volume des alluvions de fond se déposant dans le lit est insignifiant par rapport à celui des alluvions qui se déposent dans le lit majeur. C'est la raison pour laquelle il faut graduellement développer les digues de protection et accroître la capacité du

système de drainage. Le mode actuel de protection contre les crues ne peut pas être comparé, économiquement, à une solution théoriquement imaginable par laquelle l'abaissement du niveau de crues serait à réaliser au moyen du dragage du lit principal.

L'exposé contenu dans la publication "La Houille Blanche", édition 1964 n° 2, page 229, est en plein accord avec ce que nous avançons.

- ad 4) - Le problème des barrages de glace se formant dans le secteur Rajka - Gönyü a été résolu par la régularisation pour eaux moyennes exécutée vers la fin du siècle dernier. Les niveaux de crues avec glaces sont bien plus bas que les niveaux de crues sans glaces et ce sont ces derniers qui comptent. Les niveaux de crues avec glaces de l'année 1956 étaient à Dunaremete de 78 cm et à Gönyü de 113 cm inférieurs aux niveaux maxima sans glaces, alors qu'en même temps sur le secteur en aval de Budapest ils les dépassaient de 2 mètres.
- ad 5) - La répartition des frais de dragage ne peut pas venir en ligne de compte, étant donné que le projet ne prévoit que les travaux minima qui servent exclusivement les intérêts de la navigation.
- ad 6) - Nous sommes d'accord avec la thèse exposée dans les remarques des experts autrichiens, selon laquelle c'est le secteur le plus mauvais qui détermine la rentabilité de tout le parcours du chenal navigable. Nous sommes d'avis que la canalisation du secteur des Portes de Fer élimine les plus grands obstacles qu'il y a eu jusqu'ici, et qu'ainsi, du point de vue de la rentabilité de la voie navigable du Danube, le secteur de Rajka - Gönyü passe au premier plan. Les seuils isolés se formant dans les autres secteurs peuvent être supprimés par des travaux de courte durée (1-2 ans). Par

contre, l'éloignement des seuils du secteur Rajka-Gönyü ne peut être effectué que par un travail continu, s'étendant sur une période d'au moins dix ans et englobant tout le secteur. C'est pourquoi, dès maintenant, l'intérêt général de la navigation du Danube est d'assurer les moyens nécessaires pour l'amélioration des conditions de navigabilité du secteur Rajka - Gönyü.

ad 7) - Nous sommes d'accord avec les conclusions formulées dans ce point,

ad 8) - Il ressort clairement de notre Compte-rendu, basé sur les données de la Commission du Danube, que le volume des travaux de régularisation et de dragage nécessaires dépassent de beaucoup ce qu'on peut raisonnablement exiger des deux Etats riverains. Sans prendre en considération le projet général de régularisation, les experts autrichiens trouvent que la création et le maintien des gabarits de chenal figurant dans les recommandations de la Commission du Danube peuvent être résolus au moyen de l'éloignement, par dragage, des alluvions de fond arrivant dans ce secteur dans un volume annuel de 600 000 m³. Les travaux effectués sur la base des plans présentés confirment que les seuls travaux de dragage ne peuvent pas donner de résultats et ainsi ils ne peuvent que compléter ceux devant être effectués pour donner à ce secteur sa forme définitive.

Intervention de la délégation
roumaine

"La délégation roumaine s'est présentée à la réunion actuelle avec le sincère désir de contribuer à aboutir à une solution qui correspondrait le mieux possible aux intérêts de la navigation danubienne, c'est-à-dire aux intérêts de tous les pays-membres.

"La délégation roumaine estime que les discussions au sein de cette réunion doivent se poursuivre dans l'esprit exigé par la Décision adoptée à la XXVII^e session de la Commission du Danube, à savoir d'une manière constructive, qui est d'ailleurs caractéristique dans l'activité et dans les discussions dans le cadre de notre Commission.

"Partant de ce désir, nous saluons les propositions faites dans cet esprit au cours des discussions d'hier. Il nous semble que par un consensus général, les discussions et les opinions exprimées ont relevé l'utilité de porter en premier lieu notre attention sur les aspects techniques et économiques de notre problème.

"A cet égard, je saisis l'occasion pour remercier les délégations hongroise et tchécoslovaque d'avoir donné la possibilité aux experts des pays danubiens de visiter le secteur Rajka - Gönyü. Cette visite, ainsi que la documentation supplémentaire élaborée par les parties tchécoslovaque et hongroise nous permettent d'aborder d'une manière plus approfondie les aspects techniques et économiques des travaux de régularisation proposés. La délégation roumaine accorde une importance particulière à ce que quelques aspects techniques devraient être éclaircis encore, en vue

d'arriver à une conclusion concernant l'influence de ces travaux sur les conditions de la navigation. Par exemple: si le débit de calcul de 3000 m³/s ne serait pas de nature à augmenter la vitesse de l'eau, qui aurait comme effet des entraves pour la circulation des bâtiments remontants.

" De même, pour les experts roumains se pose le problème de la dynamique du volume des dragages sur ce secteur. Vont-ils diminuer comme suite aux travaux de régularisation?

" Pendant les débats qui s'ensuivront, les experts roumains ici présents développeront ces questions, ainsi que d'autres, dans un esprit constructif, avec le désir d'aider notre réunion à aboutir à une solution convenable aux pays intéressés.

" En ce qui concerne l'effet économique des travaux, nous avons écouté avec intérêt la proposition concrète des experts yougoslaves, soutenue en principe par les experts autrichiens et bulgares, qui exige une analyse relevant les avantages que les entreprises de navigation pourront obtenir après l'exécution de la régularisation projetée. Il paraît évident que de tels calculs seraient de nature à convaincre les pays danubiens sur l'importance pour la navigation des investissements envisagés. C'est dans cette intention que nous soutenons que de telles analyses économiques soient élaborées et que le problème des taxes devrait être discuté ultérieurement.

" La délégation roumaine estime qu'une fois de tels aspects techniques et économiques éclaircis dans un esprit de compréhension mutuelle, pour choisir le cadre juridique il ne faudrait pas beaucoup d'efforts."

Intervention de la délégation
soviétique

Conformément à la décision de la XXVII^e session de la Commission du Danube, la présente réunion a été chargée de 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 - Gönyü.

Les experts soviétiques estiment que pour résoudre avec succès les problèmes qui se posent devant nous il convient de se baser en premier lieu sur les dispositions de la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube, et notamment sur l'Annexe II qui en fait partie intégrante. Cette Annexe constate qu'il est de l'intérêt général des pays danubiens de maintenir le secteur Gabčíkovo - Gönyü en bon état de navigabilité et que les travaux nécessaires à cette fin dépassent de loin ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge des Etats riverains.

Au cours de la XXVII^e session de la Commission du Danube, la délégation soviétique a émis son avis préliminaire en ce qui concerne les modes et voies possibles pour résoudre le problème par étape, sur la base de l'Annexe II à la Convention de 1948. En rapport avec le voeu que vient d'exprimer la délégation hongroise d'expliquer cette opinion préliminaire, et notamment le terme "par étape", nous voudrions préciser que nous entendons par ce terme que le problème du secteur Gabčíkovo - Gönyü pourrait être résolu sur la base de l'Annexe II, tandis que la question du secteur Rajka - Gabčíkovo peut être examinée en vertu d'autres dispositions de la Convention.

Personne ne doute que du point de vue des conditions morphologiques et géologiques le secteur Rajka - Gabčíkovo forme un tout avec le secteur Gabčíkovo - Gönyü, et que pour y maintenir les conditions nautiques requises, il convient d'exécuter des travaux hydrotechniques communs sur les deux secteurs.

Il y a donc lieu de déterminer les conditions techniques pouvant contribuer à résoudre le problème. Comme point de départ, il faudrait se servir dans l'examen de cette question des gabarits de chenal recommandés par la Commission du Danube et du plan des grands travaux sur le Danube - notamment des travaux sur le secteur Rajka - Gönyü - , dont la réalisation vise à assurer la satisfaction des intérêts de la navigation danubienne.

En ce qui concerne le côté économique du problème, il convient de tenir compte de ses deux aspects suivants:

Le premier, c'est que l'établissement de taxes nouvelles pour le secteur considéré du Danube aura dans la première étape une influence défavorable sur la rentabilité des transports et signifiera une charge financière supplémentaire pour la navigation danubienne. Néanmoins on ne peut négliger le second aspect de ce problème et, à notre avis, on ne devrait pas en éviter l'examen. Il s'agit notamment du coût des travaux que doivent exécuter la Hongrie et la Tchécoslovaquie pour maintenir et améliorer les conditions de la navigation sur le secteur considéré.

Nous avons étudié les matériaux soumis à la présente réunion; une grande partie nous en paraît convaincante. Ainsi, nous ne voyons pas quel autre moyen pourrait-on appliquer pour la comparaison des volumes des travaux de régularisation et de dragage exécutés sur les différents secteurs du Danube que celui qui se fonde sur les données officielles présentées à la Commission du Danube par les pays danubiens. Les experts soviétiques estiment que le moyen de comparaison des volumes des travaux le plus convaincant est celui qui se fonde sur la confrontation des unités physiques et non pas des unités monétaires. La com-

paraison du volume des travaux faite sur la base des unités monétaires peut nous conduire à de graves erreurs, car elle part de facteurs tels que le coût de revient et d'autres, qui n'ont aucun rapport avec le problème examiné.

A notre avis, les données sur les travaux de régularisation exécutés sur le Danube dans la période 1961-1965 (tableau 4/a de l'Information hungaro-tchécoslovaque, 1968) peuvent susciter des doutes uniquement en ce qui concerne la justesse du mode d'utilisation, par les auteurs, des données fournies à la Commission du Danube par les pays et en ce qui concerne le coefficient utilisé pour déterminer la valeur d'équivalence des travaux de mise en place de pierres. Nous n'avons pas entendu dire que les renseignements présentés par les pays aient été utilisés d'une manière erronée, donc on ne peut parler que de l'application du coefficient de comparaison utilisé.

Les experts soviétiques ont effectué les calculs qui ont permis de constater que quel que soit le coefficient utilisé, les déductions pouvant être faites des données relatives aux travaux exécutés par les pays, n'en seront pas modifiées d'une manière essentielle.

La comparaison sur la base des unités physiques des volumes des travaux exécutés sur les divers secteurs du Danube a de nouveau convaincu les experts soviétiques de ce que le maintien en bon état de navigabilité et l'amélioration des conditions de navigation dans le secteur du Danube Rajka - Gönyü exige de grands efforts de la part des pays riverains.

D'une part, la navigation voudrait disposer des meilleures conditions possibles en prenant à sa charge le minimum de frais, et d'autre part, nous sommes en présence de l'avis bien fondé des délégations hongroise et tchécoslovaque sur la nécessité de compenser le coût des travaux dont le volume dépasse celui de ceux qu'on peut raisonnablement mettre à la charge de ces pays.

La position des experts soviétiques est fondée sur la nécessité de rechercher des solutions qui tiendraient compte des deux aspects économiques du problème traité.

Nous estimons nécessaire de nous arrêter aussi sur quelques-unes des questions soulevées ici. Notamment, nous ne partageons pas l'avis selon lequel la navigation doit nécessairement attendre les résultats des travaux exécutés et ne participer qu'ensuite aux dépenses encourues. Une telle pratique n'a jamais existé sur le Danube et ce serait poser des exigences spéciales vis-à-vis de la Hongrie et de la Tchécoslovaquie.

D'autre part, si nous reconnaissons qu'il est de l'intérêt général des pays danubiens de maintenir et d'améliorer les conditions de la navigation sur le secteur considéré, il va de soi que le financement de ces travaux est à réaliser par les pays dans les mêmes conditions que sur les autres secteurs du Danube. Il convient d'ajouter que la Hongrie et la Tchécoslovaquie ont durant plusieurs années effectivement accordé une avance sur ces travaux et, à notre avis, ils ont fourni des preuves suffisamment convaincantes quant aux avantages économiques dont bénéficie la navigation en résultat de ces travaux. Nous avons en vue les données sur l'exploitation de la portée en lourd des bâtiments dans les années 1950, 1965 et 1967 (page 17 du texte français de l'Information - 1968). Nous estimons également qu'il est erroné de faire une appréciation de la rentabilité de la navigation danubienne uniquement en regard du problème traité et de considérer qu'elle ne dépend que des conditions de la navigation dans le secteur Rajka-Gönyü. La rentabilité de la navigation est fonction des conditions qui existent sur tout le parcours du Danube et de toute une série de facteurs qui n'ont aucun rapport avec le problème examiné.

A notre avis, on ne peut pas consentir à la proposition exprimée ici par les experts de quelques pays de ré-examiner le Plan des grands travaux pour la période 1965/

1970, adopté par la Commission du Danube. Pour résoudre la question du réexamen de ce document fondamental de la Commission du Danube, il convient de procéder à une étude approfondie des questions techniques et économiques qui déterminent l'opportunité de la réalisation de ce plan. L'examen de ces questions n'entre pas parmi les tâches de la présente réunion et n'a pas fait l'objet de ses débats.

En conclusion, les experts soviétiques voudraient souligner encore une fois la nécessité de rechercher au problème de la navigation dans le secteur du Danube Rajka - Gönyü des solutions acceptables pour tous les pays, et ce à la lumière des dispositions de la Convention de 1948 et du mandat de la XXVII^e session de la Commission.

Intervention des experts
du Ministère des Transports de la RFA

"Nous nous associons à l'avis exprimé par l'Administration fluviale spéciale que l'entretien et l'aménagement du secteur Rajka - Gönyü sont particulièrement difficiles et onéreux à cause de la rupture de pente s'y situant et du dépôt d'alluvions qui s'ensuit. L'excursion scientifique que nous avons faite a prouvé ces faits très distinctement. Il convient toutefois de signaler que dans d'autres pays danubiens des travaux d'aménagement et d'entretien onéreux sont effectués sans que des droits de navigation soient perçus. Ainsi, par exemple, la RFA consacra d'ici 1989 une somme de 800 millions de DM à l'éclusement du secteur du Danube Kelheim-Vilshofen, d'une longueur de 160 km. Cela signifie que pour une distance de 59 km - la distance entre Rajka et Gönyü - les dépenses d'aménagement sont 2,5 fois supérieures à celles prévues pour le secteur Rajka - Gönyü.

"En chargeant la navigation avec les frais de l'aménagement projeté du secteur Rajka - Gönyü, l'existence de la navigation serait mise en danger. Même des droits de navigation inférieurs à 0,141 g prévus par tonne de jauge mettraient en question la capacité concurrentielle de la navigation danubienne par rapport à d'autres modes de transport. De plus, il faut prendre en considération que la récession des transports danubiens, probablement provoquée, rendrait nécessairement une augmentation des droits de navigation ou le but envisagé par les droits, c'est-à-dire le financement de l'aménagement, ne pourrait être atteint.

" Nous ne sommes pas d'avis que les travaux de régularisation dont les coûts se chiffrent dans la Documentation à 741 millions de forints ne serviront qu'à l'intérêt seul de la navigation. Nous estimons que la navigation peut être chargée entièrement avec les frais des travaux de régularisation pour basses-eaux (à savoir 13% des frais totaux). Les travaux de régularisation pour eaux moyennes par contre (à savoir 87% des frais totaux) favorisent en premier lieu les intérêts de l'économie des eaux, à savoir l'empêchement d'un exhaussement continu du lit, et par conséquent une élévation du niveau des hautes-eaux, et l'empêchement de la paludification du terrain adjacent. En cas de non-exécution des travaux de régularisation pour eaux moyennes, le fond du lit sur le secteur Rajka - Gönyü continuerait à s'élever de 1-2 cm par an. Les ouvrages existants des rives et du fleuve submergeraient peu à peu et le fleuve retournerait à son état sauvage et chercherait sans doute un jour un nouveau lit plus bas.

" D'autre part, il nous faut admettre que la régularisation pour eaux moyennes améliore de même les conditions de la navigation. Mais avant de percevoir des droits de navigation, il faut établir dans quelle mesure la navigation bénéficie de ces travaux et ensuite, si la part des frais en découlant ne constitue pas une charge irraisonnable pour les pays riverains. En connexion avec cela, il est permis de renvoyer à l'étude du groupe de travail du coût des infrastructures du Comité des Transports Intérieurs de la CEE de l'ONU sur la répartition du coût d'infrastructure de la navigation intérieure (doc. W/TRANS/345-W/TRANS/WP 35/2). Cette étude rappelle d'abord que souvent les voies navigables ne servent pas seulement à la navigation, mais peuvent être utiles aussi à d'autres usagers. L'étude demande que les coûts soient équitablement répartis sur chacun des bénéficiaires de la voie d'eau en raison du profit qu'ils en tirent. Cette condition formulée en premier pour les coûts des voies de création nouvelle, devrait s'appliquer de même aux mesures de régularisation."

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La XXVIII^e session de la Commission du Danube s'est déroulée du 3 au 14 mars 1970, 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, J. Jakus, de la République Socialiste de Roumanie, D. Turcuş, de la République Socialiste Tchécoslovaque, F. Dvorsky, de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, F. Titov, de la République Socialiste Fédérative de Yougoslavie, D. Jovič, 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 - Gönyü, des experts du Ministère des Transports 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 XXVIII^e session a examiné des questions d'ordre nautique, technique, hydrométéorologique, statistique, financier et d'organisation, ainsi que les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü. Elle a adopté des décisions unanimes à leur sujet en soulignant leur grande importance pour la navigation danubienne.

La session a constaté que le plan de travail de la Commission du Danube pour la période écoulée a été accompli et a adopté le plan de travail pour la période à venir; elle a également adopté un nouveau tableau du personnel du Secrétariat de la Commission et approuvé le budget de la Commission pour 1970.

Les décisions de la XXVIII^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.

Les travaux de la session se sont déroulés dans un esprit de compréhension mutuelle, de coopération et de relations de bon voisinage entre les pays danubiens.

S O M M A I R E

Liste des délégations	3
PROCES-VERBAL N° 144 (3 mars 1970)	11
Ouverture de la session	13
Adoption de l'Ordre du jour	18
Formation des groupes de travail	18
Examen du Rapport du Directeur du Secréariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission pour 1969	19
PROCES-VERBAL N° 145 (9 mars 1970)	21
<u>Examen des questions nautiques</u>	23
Rapport de la réunion d'experts en questions de navigation, tenue avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications.	
<u>Examen des questions techniques</u>	27
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.	
Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube.	
<u>Examen des questions hydrométéorologiques</u>	28

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

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

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

Examen des questions statistiques
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.

30

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

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.

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

PROCES-VERBAL N° 146 (13 mars 1970)

33

Examen de la question du perfectionnement de l'organisation du Secrétariat

et des Services de la Commission du Danube	35
Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube chargée de l'examen des questions d'organisation.	
Examen de la question de l'entretien du secteur du Danube Gabčíkovo - Gönyü, sur la base de la proposition commune de la République Populaire Hongroise et de la République Socialiste Tchécoslovaque et du rapport de la réunion d'experts pour les questions techniques, économiques et juridiques liées aux mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka-Gönyü .	37
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 1969 à mars 1970	41
Examen du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971	41
Examen de la question du changement du statut de la Commission du Danube auprès de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation .	41
PROCES-VERBAL N° 147 (14 mars 1970)	47
Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1970	49
Examen de l'ordre du jour à titre d'orientation et de la date de convocation de la XXIX ^e session de la Commission du Danube	49

Examen du point "Divers" (Nomination du nouveau Directeur-adjoint pour la Comptabilité; approbation du Communiqué de presse)	49
Clôture de la session	50

ANNEXES I - DECISIONS

Ordre du jour de la XXVIII ^e session de la Commission du Danube - CD/SES 28/16	55
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'exécution du budget de la Commission du Danube pour 1969 - CD/SES 28/17	58
Décision concernant les questions nautiques - CD/SES 28/26	59
Décision concernant les questions techniques - CD/SES 28/27	61
Décision concernant les questions hydrométéorologiques - CD/SES 28/28	62
Décision concernant les questions statistiques - CD/SES 28/29	63
Décision concernant le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube - CD/SES 28/36	65
Décision concernant les questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčikovo et Gönyü - CD/SES 28/37	66
Décision concernant le rapport du Directeur du Secrétariat et des Services sur l'accomplissement du plan de tra-	

vail pour la période de mars 1969 à mars 1970 et le projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 - CD/SES 28/38	67
Décision concernant le projet de budget de la Commission du Danube pour 1970 - CD/SES 28/39	68
Décision concernant la nomination du Directeur-adjoint pour la Comptabilité - CD/SES 28/41	69
Plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 - CD/SES 28/30	70
Ordre du jour à titre d'orientation de la XXIX ^e session de la Commission du Danube - CD/SES 28/40	80

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 1969) - CD/SES 28/14	85
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions nautiques - CD/SES 28/18	88
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions techniques - CD/SES 28/19	94
Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions hydrométéorologiques - CD/SES 28/20	99

Rapport du groupe de travail chargé de l'examen des questions statistiques - CD/SES 28/21	104
Rapport du groupe de travail pour le perfectionnement de l'organisation du Secrétariat et des Services de la Commission du Danube - CD/SES 28/22	111
Rapport du groupe de travail pour l'examen des questions liées à l'entretien du secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü - CD/SES 28/25	115
Déclaration commune des délégations de la République Socialiste Tchécoslovaque et de la République Populaire Hongroise - Annexe 1 au doc. CD/SES 28/25	120
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 1969 à mars 1970 et du projet de plan de travail de la Commission du Danube pour la période de mars 1970 à mars 1971 - CD/SES 28/31 .	123
Rapport du groupe de travail pour les questions financières (Examen du projet de budget de la Commission du Danube pour 1970) - CD/SES 28/34	128

ANNEXES III - DOCUMENTS APPROUVES

Information concernant la possibilité d'élaborer une méthode de prévision des profondeurs sur les secteurs de seuils du Danube - CD/SES 28/2	135
Information sur les possibilités de la prévision des phénomènes de glaces sur le Danube - CD/SES 28/8	140

Information sur l'état de la méthode de formulation des prévisions à longue échéance des bas niveaux - CD/SES 28/4	148
Rapport sur la méthode de prévision des niveaux minima, présenté par les autorités compétentes de la République Populaire Hongroise - Annexe 1 au doc. CD/SES 28/4	153
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 - CD/SES 28/9	161
Information sur les méthodes, terminologies et définitions utilisées dans les pays danubiens dans le domaine des transports internationaux sur le Danube - CD/SES 28/3	166
Information sur les possibilités d'étudier dans le cadre de la Commission du Danube les dispositions fondamentales réglant les transports en containers, élaborées par des organisations internationales ou dans le cadre d'accords multilatéraux - CD/SES 28/13	186
Information au sujet de l'organisation, à la Commission du Danube, du relevé des marchandises de commerce extérieur en transit - CD/SES 28/1	191
Rapport financier sur l'exécution du budget au 31 décembre 1969 - CD/SES 28/7	197
Bilan au 31 décembre 1969 - (Annexe 1 au doc. CD/SES 28/7)	203

Budget de la Commission du Danube pour 1970 - CD/SES 28/35	204
Devis des dépenses de la Commission du Danube pour 1970 - (Annexe au doc. CD/SES 28/35)	205
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 - CD/SES 28/10	208
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions de navigation, avec la participation de spécialistes en questions de radar et de radiocommunications - CD/SES 28/42 (RE/1969-4)	228
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens en questions hydrométéorologiques et techniques - CD/SES 28/43 (RE/1970-1)	246
Rapport de la réunion d'experts des pays membres de la Commission du Danube chargée de l'examen des questions d'organisation - CD/SES 28/44 (RE/1969-3)	250
Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube - CD/SES 28/23	253
Liste des employés non inscrits au tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube - CD/SES 28/24 ..	254
Rapport de la réunion d'experts des pays danubiens, chargée 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 28/45 (RE/1969-2)	255

Remarques des experts autrichiens concernant les questions hydrologiques du projet de travaux de régularisation dans le secteur Rajka - Gönyü, soumis par les Gouvernements tchécoslovaque et hongrois - (Annexe 2 au doc. RE/1969-2)	265
Intervention de la délégation autrichienne - (Annexe 3 au doc. RE/1969-2)	270
Déclaration commune des délégations hongroise et tchécoslovaque - (Annexe 4 au doc. RE/1969-2)	272
Réponse des experts hongrois et tchécoslovaques aux remarques présentées par les experts autrichiens - (Annexe 5 au doc. RE/1969-2)	277
Intervention de la délégation roumaine - (Annexe 6 au doc. RE/1969-2)	281
Intervention de la délégation soviétique - (Annexe 7 au doc. RE/1969-2) .	283
Intervention des experts du Ministère du Transport de la RFA - (Annexe 8 au doc. RE/1969-2)	288

Communiqué de presse	290
----------------------------	-----